Supplemento ordinario alla "Gazzetta Ufficiale,, n. 198 del 26 agosto 2011 - Serie generale

Spediz. abb. post. - art. 1, comma 1
Legge 27-02-2004, n. 46 - Filiale di Roma

DELLA REPUBBLICA ITALIANA

PARTE PRIMA **Roma - Venerdì, 26 agosto 2011** **SI PUBBLICA TUTTI I GIORNI NON FESTIVI**

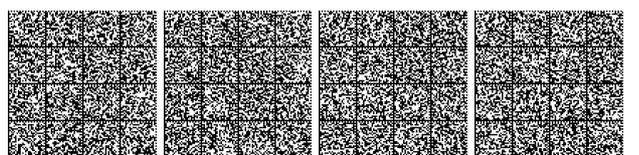
DIREZIONE E REDAZIONE PRESSO IL MINISTERO DELLA GIUSTIZIA - UFFICIO PUBBLICAZIONE LEGGI E DECRETI - VIA ARENULA, 70 - 00186 ROMA AMMINISTRAZIONE PRESSO L'ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO - VIA SALARIA, 1027 - 00138 ROMA - CENTRALINO 06-85081 - LIBRERIA DELLO STATO PIAZZA G. VERDI, 1 - 00198 ROMA

AVVISO AL PUBBLICO

Si comunica che il punto vendita Gazzetta Ufficiale sito in via Principe Umberto, 4 è stato trasferito nella nuova sede di Piazza G. Verdi, 1 - 00198 Roma

N. 195

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Deliberazioni n. 66/2010; 88/2010; 101/2010; 2/2011.

SOMMARIO

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERAZIONE 22 luglio 2010.

Schemi di contratto di programma e di contratto di servizio per il 2007-2009 da stipulare tra il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e il Ministro della difesa, e l'E.N.A.V. S.p.a. (Deliberazione n. 66/2010). (11A11040) . . . . *Pag.* 1

DELIBERAZIONE 18 novembre 2010.

Programma delle infrastrutture strategiche (legge n. 443/2001). Approvazione progetto definitivo Roma (Tor De' Cenci) - Latina nord (CUP F31B01000210008) e Cisterna - Valmontone (CUP F31B04000310008) oltre progetti definitivi e preliminari di opere connesse. (Deliberazione n. 88/2010). (11A11041) . . . . *Pag.* 10

DELIBERAZIONE 18 novembre 2010.

Riprogrammazione e integrazione della delibera CIPE n. 38/2008 riparto «Fondo rotativo per il sostegno alle imprese e gli investimenti in ricerca» (legge n. 311/2004, articolo 1, comma 354). (Deliberazione n. 101/2010). (11A11042) . . . . *Pag.* 70

DELIBERAZIONE 23 marzo 2011.

Programma Nazionale Ricerca 2011-2013. (Deliberazione n. 2/2011). (11A11043) . . . . . . *Pag.* 75

DECRETI E DELIBERE DI ALTRE AUTORITÀ

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERAZIONE 22 luglio 2010.

Schemi di contratto di programma e di contratto di servizio per il 2007-2009 da stipulare tra il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e il Ministro della difesa, e l'E.N.A.V. S.p.a. (Deliberazione n. 66/2010).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

VISTO il Codice della navigazione, approvato con Regio decreto 30 marzo 1942, n. 327 e s.m.i.;

VISTO il decreto legislativo 6 marzo 1948, n. 616, recante "Approvazione della Convenzione Internazionale per l'Aviazione Civile" stipulata a Chicago il 7 dicembre 1944;

VISTA la legge 11 luglio 1977, n. 411, recante "Istituzione di una tassa per l'utilizzazione delle installazioni e del servizio di assistenza alla navigazione aerea in rotta";

VISTO il decreto del Presidente della Repubblica 27 luglio 1981, n. 484, concernente "Uso dello spazio aereo, in attuazione della delega prevista dalla Legge 23 maggio 1980, n. 242";

VISTA la legge 15 febbraio 1985, n. 25, recante, tra l'altro, "Nuove norme in materia di diritti per l'uso degli aeroporti aperti al traffico civile e di utilizzo del servizio di assistenza alla navigazione aerea in rotta";

VISTO il decreto legge 4 marzo 1989, n. 77, recante "Disposizioni urgenti in materia di trasporti e di concessioni marittime", convertito, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, della Legge 5 maggio 1989, n. 160;

VISTA la legge 15 dicembre 1990, n. 385, recante "Disposizioni in materia di trasporti";

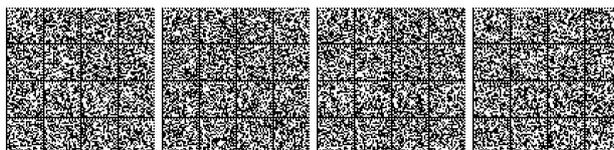
VISTA la legge 20 dicembre 1995, n. 575, recante "Adesione della Repubblica italiana alla convenzione internazionale di cooperazione per la sicurezza della navigazione aerea (EUROCONTROL)", firmata a Bruxelles il 13 dicembre 1960, e gli atti internazionali successivi, tra cui in particolare l'accordo multilaterale sui canoni di rotta;

VISTA la legge 21 dicembre 1996, n. 665, concernente "Trasformazione in Ente pubblico economico dell'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale", e visto, in particolare, l'art. 2, con cui si affidano all'Ente l'organizzazione e la gestione dei servizi di assistenza al volo e dei relativi compiti, e l'articolo 9, concernente il contratto di programma ed il contratto di servizio;

VISTO il decreto legislativo 25 luglio 1997, n. 250, concernente "Istituzione dell'Ente nazionale per l'aviazione civile - ENAC";

VISTO il decreto legislativo 5 dicembre 1997, n. 430, che demanda a questo Comitato la definizione delle linee guida e dei principi comuni per le Amministrazioni che esercitano funzioni in materia di regolazione dei servizi di pubblica utilità, ferme restando le competenze delle Autorità di settore;

VISTO il decreto legislativo 13 gennaio 1999, n. 18, recante "Attuazione della direttiva 96/67/CE relativa al libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità";

VISTA la legge 29 gennaio 2001, n. 10, recante "Disposizioni in materia di navigazione satellitare" e visto il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 13 maggio 2005, concernente "Ripartizione del fondo di cui all'articolo 1, commi 3, 4 e 6" di detta Legge;

VISTA la legge 1° agosto 2002, n. 166, recante “Disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti” e visto, in particolare, l’art. 26, concernente il recepimento degli annessi alla Convenzione Internazionale per l’Aviazione Civile;

VISTO il decreto legislativo 11 novembre 2003, n. 333, recante “Attuazione della direttiva 2000/52/CE, che modifica la direttiva 80/723/CEE relativa alla trasparenza delle relazioni finanziarie tra gli Stati membri e le loro imprese pubbliche, nonché alla trasparenza finanziaria all'interno di talune imprese”;

VISTO il decreto legge 8 settembre 2004, n. 237, recante “Interventi urgenti nel settore dell’aviazione civile”, convertito in legge 9 novembre 2004, n. 265;

VISTO il decreto legislativo 9 maggio 2005, n. 96, concernente "Revisione della parte aeronautica del Codice della navigazione, a norma dell'articolo 2 della Legge 9 novembre 2004, n. 265", poi modificato ed integrato con il decreto legislativo 15 marzo 2006, n. 151;

VISTO il decreto legge 30 settembre 2005, n. 203, recante “Misure di contrasto all'evasione fiscale e disposizioni urgenti in materia tributaria e finanziaria”, convertito con modificazioni dalla legge 2 dicembre 2005, n. 248, e visti, in particolare, gli articoli da 11 *sexies* a 11 *terdecies*, che dettano indicazioni per il settore aeroportuale, prevedendo – tra l’altro - che i coefficienti unitari di tassazione vengano determinati secondo parametri di efficientamento dei costi indicati nel contratto di programma, che deve assegnare un obiettivo di recupero della produttività in base agli specifici elementi di cui all’art. 11 *sexies*, comma 1, lettera f*)*;

VISTO il regolamento (CE) della Commissione n. 2096/2005, che stabilisce requisiti comuni per la fornitura di servizi di navigazione aerea;

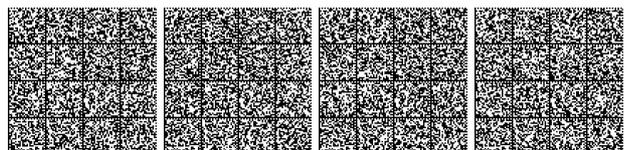
VISTO il decreto legislativo 2 maggio 2006, n. 213, recante “Attuazione della direttiva 2003/42/CE relativa alla segnalazione di taluni eventi nel settore dell'aviazione civile”;

VISTO l’art. 1, comma 2, della legge 17 luglio 2006, n. 233 che trasferisce alla Presidenza del Consiglio dei Ministri, il Nucleo di consulenza per l'attuazione delle linee guida per la regolazione del servizi di pubblica utilità (NARS);

VISTO il regolamento (CE) della Commissione n. 1794/2006, che istituisce un sistema di tariffazione comune per i servizi di navigazione aerea;

VISTO il decreto legislativo 30 maggio 2008, n. 118, recante “Attuazione della Direttiva 2006/23/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 5 aprile 2006, concernente la licenza comunitaria dei controllori del traffico aereo;

VISTA la direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri 25 luglio 2008, riguardante la disciplina del trasporto aereo di Stato;

VISTO il decreto 22 aprile 1997, emanato dal Ministro dei trasporti e della navigazione di concerto con il Ministro del tesoro e recante "Approvazione del Regolamento amministrativo-contabile dell'Ente Nazionale di Assistenza al Volo", e visti in particolare gli artt. 2 e 3;

VISTO il decreto 5 maggio 1997, emanato dal Ministro del tesoro di concerto con il Ministro dei trasporti e della navigazione, recante "Modalità per la regolarizzazione dei flussi finanziari fra EUROCONTROL e lo Stato italiano";

VISTO il decreto 27 maggio 1997, emanato del Ministro dei trasporti e della navigazione di concerto con i Ministri del tesoro, del bilancio e della programmazione economica e della difesa, e recante "Approvazione dello Statuto dell'Ente Nazionale di Assistenza al Volo" e visti in particolare gli articoli 3, 5 e 6 dello stesso;

VISTO il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti in data 13 luglio 2005, recante "Disciplina delle modalità e dei tempi per l'assunzione del concreto esercizio, da parte di ENAC, delle funzioni di autorità nazionale di vigilanza e per il trasferimento in capo allo stesso Ente della titolarità dei diritti tariffari, già di pertinenza di ENAV S.p.A., corrispondenti ai costi delle attività di regolazione e certificazione da trasferire a ENAC";

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 25 novembre 2008, con il quale si è proceduto alla riorganizzazione del NARS e che all'articolo 1, comma 1, prevede la verifica, da parte dello stesso Nucleo, dell'applicazione – negli schemi di contratto sottoposti a questo Comitato – dei principi in materia di regolazione tariffaria relativi al settore considerato;

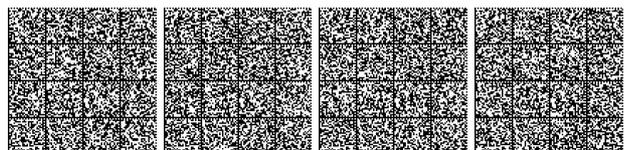
VISTA la delibera 1° agosto 2008, n. 86 (G.U. n. 280/2008), con la quale questo Comitato ha espresso parere favorevole sullo schema del Contratto di programma da stipulare tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – di concerto con i Ministeri dell'economia e delle finanze e della difesa – e ENAV S.p.A. per il triennio 2004-2006 e sullo schema del Contratto di servizio relativo al medesimo triennio;

VISTA la nota 20 aprile 2009, n. 16466, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso, ai fini della sottoposizione a questo Comitato, gli schemi del Contratto di programma e del Contratto di servizio per il triennio 2007-2009, corredati da allegati tecnici;

VISTA la nota del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 21 aprile 2009, n. 16697, con la quale, a parziale modifica della documentazione precedentemente trasmessa, è stata inviata altra stesura dei predetti schemi di contratto;

VISTO il parere n. 1/2009 reso dal NARS nella seduta del 7 maggio 2009, alla quale hanno partecipato, su invito del Coordinatore, anche rappresentanti del Ministero della difesa in relazione al previsto concerto da formulare sui contratti in questione;

CONSIDERATO che, nella seduta dell'8 maggio 2009, questo Comitato per quanto concerne lo schema di Contratto di servizio, rilevava come l'art. 5 – nel prevedere che venissero compensati alla Società anche i costi per garantire la sicurezza dei propri impianti e quella operativa per un importo di 30 milioni di euro per ciascuno degli anni 2007, 2008 e 2009 – specificasse esplicitamente che l'importo relativo al 2009 eccedeva i limiti delle risorse disponibili;

CONSIDERATO che questo Comitato aveva, pertanto, condizionato il proprio parere favorevole sugli schemi in questione all'assunzione di un impegno formale, da parte del

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ad assicurare la relativa copertura con risorse del proprio bilancio e che, successivamente alla suddetta seduta, non sono stati forniti elementi in ordine alla fonte individuata per far fronte all'onere in questione;

CONSIDERATO che di tali sviluppi è stata data comunicazione a questo Comitato nella seduta del 26 giugno 2009;

CONSIDERATO che, con nota 18 giugno 2010, n. 26862, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha ritrasmesso per l'iscrizione all'ordine del giorno della prima seduta utile di questo Comitato, gli schemi di Contratto di programma e di servizio relativi al suddetto triennio 2007-2009, senza più riprodurre nell'art. 5 di quest'ultimo contratto la richiamata specificazione;

CONSIDERATO che, nella nota n. 63814 consegnata nella riunione preparatoria all'odierna seduta, il Ministero dell'economia e delle finanze - Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato propone di sostituire gli importi dei corrispettivi dei servizi, indicati in via previsionale al menzionato art. 5, con quelli consuntivati, come riportati nei prospetti di rendicontazione inviati dalla Società;

CONSIDERATO che, come specifica il citato Ministero in detta nota, la copertura del "contributo di sicurezza" per l'anno 2009 di cui al menzionato art. 5 dello schema di Contratto di servizio è ora assicurata, per 12,2 milioni di euro, dalle risorse recate dall'art. 4 ter del decreto legge 1° luglio 2009, n. 78, convertito dalla legge 3 agosto 2009, n. 102, e dall'art. 5, comma 7 *novies,* del decreto legge 30 dicembre 2009, n. 194, convertito dalla legge 26 febbraio 2010, n. 25, e che il Ministero di settore dovrà individuare adeguata copertura per il residuo;

CONSIDERATO che, nelle more della definizione del Contratto di programma, l'ENAV ha continuato a svolgere senza soluzione di continuità la propria attività istituzionale;

RITENUTO di imprimere un grado di maggiore accelerazione al processo di avvicinamento agli standards di efficientamento postulati dalla legge n. 248/2005, rispetto alle previsioni degli schemi all'esame;

RITENUTO di dedicare particolare attenzione al tema di investimenti in considerazione dei riflessi di ordine tariffario e dell'incidenza degli investimenti medesimi sulla qualità e sulla stessa efficacia dei servizi di assistenza al volo;

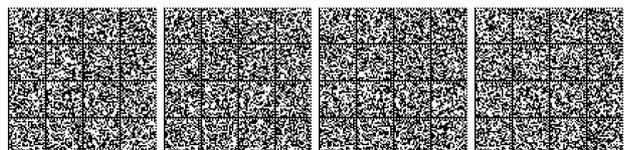
SU PROPOSTA del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

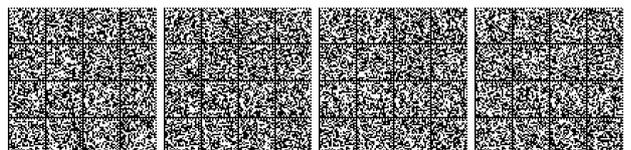
PRENDE ATTO

1. in via generale, che gli schemi in questione sono stati sottoposti a questo Comitato, per la prima volta, a metà dell'ultimo anno del triennio di regolazione, secondo una prassi già stigmatizzata in passato;
2. *per quanto concerne lo schema di Contratto di programma:*

- che detto schema, come previsto dall'art. 9 della legge n. 665/1996, definisce e disciplina:
  - i servizi di assistenza al volo e le connesse prestazioni che la Società è obbligata a fornire;
  - gli obiettivi e i parametri di sicurezza e qualità dei servizi;
  - il piano di investimenti correlato al perseguimento delle finalità istituzionali;
  - i rapporti con le istituzioni, enti, società ed organismi internazionali che operano nel settore della navigazione aerea e dell'aviazione civile in generale;
  - il coordinamento con l'Aeronautica militare italiana, l'ENAC e l'Agenzia nazionale per la sicurezza e il volo (ANSV);
- che, in attuazione delle disposizioni di cui al citato Regolamento CE n. 1794/2006, è previsto – nella determinazione delle tariffe dei servizi di assistenza al volo in rotta ed in terminale – un graduale abbandono di metodologie *cost recovery* a vantaggio di sistemi di tariffazione basati sul criterio del *cost cap*;
- che, nel periodo di regolazione considerato, lo schema di contratto applica la metodologia del *cost-cap* solo con riferimento alle tariffe CUT (Coefficiente Unitario di Tariffazione per i servizi di assistenza al volo in rotta) per l'anno 2009, rinviandone la piena applicazione per la determinazione di dette tariffe CUT e delle tarife CTT (Coefficiente di Tariffazione Terminale per i servizi di assistenza al volo in terminale) al successivo contratto 2010-2012, prevedendo comunque un parametro minimo di efficientamento, che viene fissato in misura non inferiore al 2% negli allegati I ed L;
- che, peraltro, le politiche di efficientamento gestionale perseguite dalla Società hanno comportato negli ultimi anni una riduzione delle tariffe applicate ai vettori e che per il quinquennio 2008-2012 l'obiettivo è di arrivare ad una ulteriore riduzione;
- che lo schema non risolve le problematiche – già poste dal Ministero della difesa con nota 4 aprile 2008, n. 8/4922, nell'ambito dell'istruttoria sul Contratto di programma 2004-2006 e riproposte anche nel corso della seduta dell'8 maggio 2009 – connesse al trasferimento di alcuni aeroporti già di competenza dell'Amministrazione della difesa all'aviazione civile ed al ripianamento degli oneri che la medesima Amministrazione continua a sostenere per i servizi inerenti al controllo della navigazione area civile;
- che lo schema, nella parte dedicata ai servizi erogati a fronte di corrispettivi e servizi in gestione a terzi, individua in Techno Sky S.r.l. – interamente partecipata dall'ENAV – il soggetto in grado di assicurare la gestione e la manutenzione dei sistemi e degli impianti di assistenza al volo, mentre la responsabilità delle attività di gestione e manutenzione dei sistemi e degli impianti di volo dovrebbe essere direttamente riferibile ad ENAV S.p.A. stessa;

- che, all’art. 15, l’ENAV si impegna a realizzare le opere di cui ai piani triennali a scorrimento 2006-2008, 2007-2009, 2008-2010;
- che la predisposizione di programmi triennali di investimento e di aggiornamento annuale dei medesimi è coerente con i principi in tema di programmazione dei lavori pubblici recati dal decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, ma che tale metodologia presuppone una valutazione a priori del programma originario e, poi, dei relativi aggiornamenti e non già un esame a posteriori di programma ed aggiornamenti;
- che il piano degli investimenti 2007-2009 prevede per il 2007 investimenti per 223,3 milioni di euro e che i valori previsionali relativi alle annualità 2008 e 2009 risultano aggiornati nel piano degli investimenti 2008-2010, sì che il valore complessivo degli investimenti programmati per l’arco temporale 2007-2009 risulta pari a 618,5 milioni di euro;
- che l’ENAV, con nota 7 maggio 2009, n. AD/95757, ha comunicato per il 2007 ed il 2008 i dati a consuntivo degli investimenti, esponendo per il 2009 i dati aggiornati a livello previsionale:
  - consuntivo 2007: 152,1 milioni di euro;
  - consuntivo 2008: 205,6 milioni di euro;
  - previsione 2009: 189,4 milioni di euro;
- che l’importo degli interventi così realizzati nel biennio 2007-2008 (357,7 milioni di euro) risulta inferiore a quello preventivato per il medesimo biennio (462,3 milioni di euro) e che per contro il valore previsionale aggiornato relativo al 2009 è superiore a quello di cui al piano di investimenti 2008-2010 (156,3 milioni di euro).

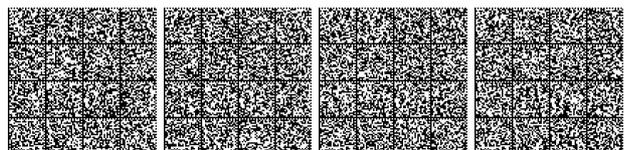
3. *per quanto concerne lo schema di Contratto di servizio:*
   - che il medesimo regola, ai sensi dell’art. 9, comma 5, della citata Legge n. 665/1996, le prestazioni e definisce i servizi di rilevanza sociale che la Società è tenuta ad erogare e stabilisce:
     - i corrispettivi economici e le modalità di erogazione dei servizi resi in condizione di non remunerazione diretta dei costi;
     - gli standards di sicurezza e di qualità dei servizi erogati anche in base alla normativa comunitaria;
     - le sanzioni in caso di inadempienza;
   - che, nel dettaglio, tali servizi riguardano:
     - l’assistenza alla navigazione aerea in rotta sia nazionale che internazionale fornita dalla Società agli aeromobili ed ai voli esentati ai sensi dell’art. 7 della Legge 11 luglio 1977, n. 411, e successive modifiche (CUT);

- l’assistenza alla navigazione aerea in terminale fornita dalla Società, nei siti di competenza della Società medesima, agli aeromobili e voli esentati (CTT);
- l’assistenza alla navigazione aerea in terminale ai voli nazionali ed internazionali resa negli aeroporti di competenza della Società nei quali è previsto uno sviluppo di unità di servizio, incluse quelle non trasmesse ad EUROCONTROL, inferiore all’1,5 per cento del totale previsto per l’anno di applicazione della tariffa sull’intera rete nazionale (c.d. aeroporti minori), nonché nei restanti aeroporti di competenza della Società (c.d. aeroporti maggiori), fino alla concorrenza dei costi equivalenti allo sviluppo dell’1,5 per cento delle unità di servizio rese su tali aeroporti e comunque non superiore ad un numero di unità di servizio stabilito con Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell’economia e delle finanze;
- l’assistenza alla navigazione aerea in terminale resa, negli aeroporti di competenza della Società, ai voli nazionali e comunitari soggetti all’abbattimento tariffario del cinquanta per cento;

- che gli oneri previsti, per i servizi di cui sopra e per i pagamenti effettuati ad EUROCONTROL per conto delle Amministrazioni dello Stato, per assistenza fornita da altri Paesi ad aeromobili della Polizia di Stato e della Guardia di Finanza, sono quantificati all’art. 5 dello schema e che gli importi relativi, nonché l’importo aggiuntivo per oneri sostenuti nel 2004 dalla Società per conto delle Amministrazioni dello Stato, come specificato nel corso dell’istruttoria, sono coperti da stanziamenti di bilancio;
- che il citato articolo 5, come esposto in premessa, prevede che siano compensati alla Società anche i costi per garantire la sicurezza dei propri impianti e quella operativa per un importo di euro 30.000.000 per ciascuno degli anni 2007, 2008 e 2009 e che resta da chiarire la copertura di 17,8 milioni di euro del costo relativo al 2009;
- che le tabelle allegate allo schema di Contratto evidenziano un miglioramento per quanto attiene agli obiettivi di qualità e sicurezza;
- che, se gli indicatori relativi alla qualità appaiono sufficientemente articolati, quelli concernenti la sicurezza non risultano invece esaustivi, dal momento che il prospetto denominato “tabella riepilogativa indicatori di safety” figura redatto soprattutto in termini di risultati ottenuti e riferiti all’arco temporale 2003/2008, piuttosto che in termini di indicatori operativi;
- che, per quanto concerne il sistema sanzionatorio, è prevista una clausola compromissoria in grado di attivare la competenza del giudizio arbitrale in materia di sanzioni a carico della parte inadempiente alle obbligazioni dedotte nel contratto (art. 9, comma 3) non è di per sé sufficiente a fronte di eventuali inadempienze contrattuali;

E S P R I M E P A R E R E F A V O R E V O L E

1) in ordine allo schema di Contratto di programma per gli anni 2007-2009 tra il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti – di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze ed il Ministro della difesa – e l'E.N.A.V. S.p.A., a condizione che:

   - lo schema sia modificato in modo da prevedere che il contratto 2010-2012, nel definire la metodologia del cost-cap per le tariffe CUT e CTT, stabilisca un coefficiente di efficientamento determinato, tra l'altro, sulla base di stime aggiornate del tasso di crescita del traffico e tenendo conto, ai fini della dinamica tariffaria, di eventuali riduzioni dei trasferimenti pubblici disposte nel frattempo, rimanendo comunque fissato in misura non inferiore al 2,5/3 per cento;
   - lo schema riferisca direttamente all'ENAV la responsabilità delle attività di gestione e manutenzione dei sistemi e degli impianti di volo;
   - l'art. 12, comma 2, sia completato con la dizione "e con l'applicazione dei coefficienti di efficientamento X come indicati nel medesimo allegato I e nell'allegato L";
   - dall'art. 12, comma 5, sia eliminata la parola "formule" in quanto eventuali negoziazioni conseguenti ad inattesa ed eccezionale variazione del traffico possono incidere ragionavolmente solo nella misura dei singoli parametri e non sull'intero impianto tariffario;

2) in ordine allo schema di Contratto di servizio per gli anni 2007-2009 tra il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti – di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze ed il Ministro della difesa – e l'E.N.A.V. S.p.A., a condizione che lo stesso riporti:

   - a carico delle disponibilità di bilancio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la copertura della quota mancante, pari a 17,8 milioni di euro, del costo che la Società ha sopportato nel 2009 per garantire la sicurezza dei propri impianti e quella operativa;
   - in apposito articolo la clausola di continuità attualmente inserita al comma 2 dell'art. 4;
   - all'art. 5 – in luogo dell'importo dei corrispettivi indicati, almeno in parte, in via previsionale – quello consuntivato;

I N V I T A

il Ministero delle infrastutture e dei trasporti:

- a riferire a questo Comitato circa la fonte del proprio bilancio a copertura della quota mancante del costo che la Società ha sopportato nel 2009 per garantire la sicurezza dei propri impianti e quella operativa;
- ad adottare tutte le iniziative affinché gli schemi dei Contratto di programma e di servizio relativi al triennio 2010-2012 vengano sottoposti sollecitamente a questo Comitato;
- ad attivarsi con i Ministri concertanti per la definizione della questione posta dal Ministero della difesa con la nota citata nella “presa d’atto” e a tener quindi conto, nell’ambito dell’istruttoria svolta in vista della definizione dei contratti di cui sopra, degli aeroporti già ricompresi nella giurisdizione dell’Amministrazione militare e che alla data di formalizzazione dei contratti stessi saranno transitati all’aviazione civile, nonché della definizione degli oneri sostenuti dalla predetta Amministrazione per i servizi inerenti la navigazione aerea civile, anche ai fini della valutazione del piano tariffario;
- a curare che lo schema di Contratto di programma 2010-2012:
    - sia corredato dalla tabella degli investimenti effettivamente realizzati nel triennio 2007-2009 e da una relazione che specifichi gli scostamenti rispetto alle indicazioni programmatiche – che, come esposto nella “presa d’atto”, si attestavano su una previsione di spesa complessiva di 618,5 milioni di euro – e precisi le principali cause di detti scostamenti;
    - riporti il piano degli investimenti da realizzare nel triennio 2010-2012, specificando i criteri di individuazione delle priorità per l’eventualità che l’incapienza delle risorse disponibili o altra causa impediscano la completa attuazione di detto Piano;
    - preveda che il Piano degli investimenti venga aggiornato annualmente;
- a curare che lo schema di Contratto di servizio:
    - preveda un set di indicatori di qualità e di sicurezza in grado di consentire una correlazione diretta degli investimenti programmati con gli obiettivi perseguiti;
    - rechi un articolato sistema sanzionatorio per le varie ipotesi di inadempienza alle obbligazioni dedotte nel contratto stesso;
    - venga corredato da copia integrata, rispetto all’attuale, dell’allegato “acronimi e glossari” in modo da rendere più agevole e univoca la lettura del contratto medesimo.

Roma, 22 luglio 2010

Il Presidente: Berlusconi

Il segretario: Micciché

Registrato alla Corte dei conti il 1° agosto 2011
Ufficio controllo Ministeri economico-finanziari, registro n. 8 Economia e finanze, foglio n. 20

11A11040

DELIBERAZIONE 18 novembre 2010.

Programma delle infrastrutture strategiche (legge n. 443/2001). Approvazione progetto definitivo Roma (Tor De' Cenci) - Latina nord (CUP F31B01000210008) e Cisterna - Valmontone (CUP F31B04000310008) oltre progetti definitivi e preliminari di opere connesse. (Deliberazione n. 88/2010).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

VISTA la legge 21 dicembre 2001, n. 443, che, all'art. 1, ha stabilito che le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, vengano individuati dal Governo attraverso un programma formulato secondo i criteri e le indicazioni procedurali contenuti nello stesso articolo, demandando a questo Comitato di approvare, in sede di prima applicazione della legge, il suddetto programma entro il 31 dicembre 2001;

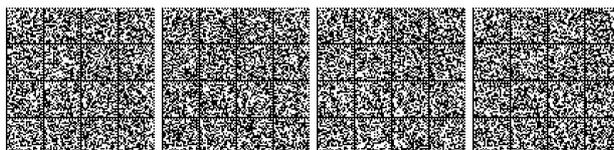
VISTA la legge 1° agosto 2002, n. 166, che all'articolo 13 ha recato modifiche al menzionato articolo 1 della legge n. 443/2001 ed ha autorizzato limiti di impegno quindicennali per la progettazione e la realizzazione delle opere incluse nel Programma approvato da questo Comitato;

VISTA la legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante "Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione" che, all'articolo 11, dispone che a decorrere dal 1° gennaio 2003, ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un Codice Unico di Progetto (CUP);

VISTO l'art. 4 della legge 24 dicembre 2003, n. 350, e visti, in particolare:

- il comma 134 e seguenti, ai sensi dei quali la richiesta di assegnazione di risorse a questo Comitato per le infrastrutture strategiche che presentino un potenziale ritorno economico derivante dalla gestione e che non siano incluse nei piani finanziari delle concessionarie e nei relativi futuri atti aggiuntivi, deve essere corredata da un'analisi costi-benefici e da un piano economico-finanziario redatto secondo lo schema tipo approvato da questo Comitato;
- il comma 176, che ha autorizzato ulteriori limiti di impegno nel biennio 2005 – 2006 per la realizzazione delle infrastrutture strategiche;

VISTO il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, intitolato "Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE", e s.m.i., e visti in particolare:

- la parte II, titolo III, capo IV, concernente "Lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi",che conferma la responsabilità dell'istruttoria e la funzione di supporto alle attività do questo Comitato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che può in proposito avvalersi di apposita "struttura tecnica di missione"

- l'articolo 256, che ha abrogato il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190 e s.m.i., concernente l'attuazione della legge n. 443/2001, come modificato dal decreto legislativo 17 agosto 2005, n. 189;

VISTO il decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, recante il testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, come modificato – da ultimo – dal decreto legislativo 27 dicembre 2002, n. 302;

VISTA la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (G.U. n. 51/2002 S.O.), con la quale questo Comitato, ai sensi del più volte richiamato art. 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il 1° Programma delle infrastrutture strategiche, che include nell'allegato 1, nell'ambito dei "sistemi stradali e autostradali" del Corridoio plurimodale Tirrenico – Nord Europa, i collegamenti "Pontina – A12 – Appia", con un costo di 1.136,2 milioni di euro, e "Cisterna – Valmontone", con un costo di 309,8 milioni di euro;

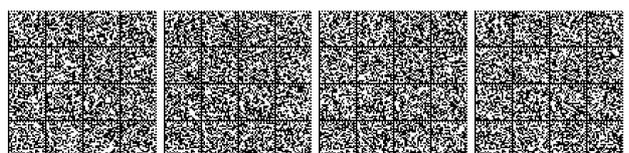
VISTA la delibera 25 luglio 2003, n. 63 (G.U. n. 248/2003), con la quale questo Comitato ha formulato, tra l'altro, indicazioni di ordine procedurale riguardo alle attività di supporto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione degli interventi inclusi nel 1° Programma delle infrastrutture strategiche;

VISTA la delibera 27 maggio 2004, n. 11 (G.U. n. 230/2004), con la quale questo Comitato ha approvato lo schema tipo di piano economico-finanziario ai sensi del richiamato art. 4, comma 140, della legge n. 350/2003;

VISTA la delibera 29 settembre 2004, n. 50 (G.U. n. 151/2005), con la quale questo Comitato ha ritenuto condivisibili le linee generali del "progetto integrato" costituito dai due collegamenti stradali sopra richiamati ed ha approvato il progetto preliminare del I° stralcio funzionale del "completamento del corridoio tirrenico meridionale", tra l'autostrada "A 12 (Roma-Fiumicino) e lo svincolo Sabaudia/Terracina", e il progetto preliminare della bretella autostradale "Cisterna – Valmontone", individuando il soggetto aggiudicatore per il suddetto "progetto integrato" nella Regione Lazio, nonché assegnando:

- alla prima opera un finanziamento di 259,5 milioni di euro - in termini di volume di investimenti - a carico delle risorse dell'art. 13 della legge n. 166/2002, come rifinanziato dalla legge n. 350/2003,
- alla bretella autostradale, un finanziamento di 100 milioni di euro - in termini di volume di investimenti - a carico di dette risorse;

VISTA la delibera 6 aprile 2006, n. 130 (G.U. n. 199/2006), con la quale questo Comitato, nel rivisitare il 1° Programma delle infrastrutture strategiche come ampliato con delibera 18 marzo 2005, n. 3 (G.U. n. 207/2005), all'allegato 1, nell'ambito del "Corridoio plurimodale Tirrenico – Nord Europa", ha confermato i collegamenti "Pontina – A12 – Appia" e "Cisterna – Valmontone", con un costo aggiornato rispettivamente di 1.984,1 milioni di euro e di 741,6 milioni di euro;

VISTA la delibera n. 55 del 2 aprile 2008 (G.U. 189/2008), con la quale questo Comitato ha individuato il soggetto aggiudicatore per la realizzazione del sistema infrastrutturale "Corridoio Intermodale Roma – Latina e collegamento Cisterna – Valmontone" nella Società Autostrade del Lazio S.p.A. come da richiesta della Regione Lazio, individuandolo nella

Società Autostrade del Lazio S.p.A., partecipata pariteticamente da ANAS S.p.A. e dalla Regione Lazio e costituita quale società di scopo per la realizzazione degli interventi in questione;

VISTO il decreto 14 marzo 2003 emanato dal Ministro dell'interno di concerto con il Ministro della giustizia e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e s.m.i., con il quale – in relazione al disposto dell'articolo 15, comma 5, del decreto legislativo n. 190/2002 (ora articolo 180, comma 2, del decreto legislativo n. 163/2006) – è stato costituito il Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere;

VISTA la nota 5 novembre 2004, n. COM/3001/1, con la quale il Coordinatore del predetto Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere ha esposto le linee guida varate dal Comitato nella seduta del 27 ottobre 2004;

VISTO che l'ottavo Allegato infrastrutture alla Decisione di finanza pubblica, esaminato in data odierna con delibera n. 81/2010, include in tabella 2 "Quadro programmatico prioritario 2010-2013" del Programma delle infrastrutture strategiche, l'intervento "Sistema intermodale integrato Roma - Latina e bretella Cisterna – Valmontone";

VISTE le note 16 settembre 2010 n. 37447 e 28 ottobre 2010 n. 44055 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con le quali è stato richiesto l'inserimento dell'intervento in esame all'ordine del giorno della prima seduta utile del Comitato ed è stata trasmessa la relativa documentazione istruttoria;

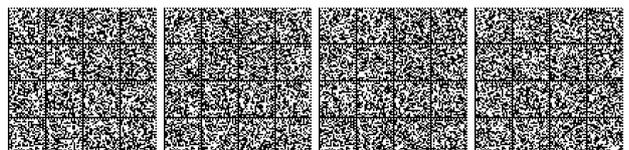
CONSIDERATO inoltre che, ai sensi dell'art. 20, decreto legge 29 novembre 2008, n. 185, convertito con modificazioni dalla legge 28 gennaio 2009, n. 2, con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 5 agosto 2009 l'ing. Vincenzo Pozzi è stato nominato Commissario straordinario dell'intervento "Completamento Corridoio Tirrenico Meridionale A12 – Appia e Bretella Autostradale Cisterna – Valmontone – Asse autostradale Roma - Latina";

CONSIDERATO che con nota 3 novembre 2010, n. 92260, il Ministero dell'economia e delle finanze ha trasmesso le proprie osservazioni e prescrizioni sulla proposta di approvazione dell'opera in argomento;

CONSIDERATO il parere dell'Unità Tecnica Finanza di Progetto trasmesso al Ministero proponente con nota n. 5203 del 16 novembre 2010;

CONSIDERATO che pende ricorso RG n. 4866/2008 proposto dal Consorzio 2050 dinanzi al Tar del Lazio al fine di ottenere l'annullamento della delibera Cipe n. 55 del 2 aprile 2008 recante la modifica del soggetto aggiudicatore del Corridoio intermodale Roma-Latina e collegamento Cisterna-Valmontone;

SU PROPOSTA del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

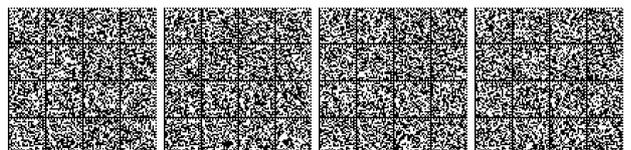
ACQUISITA l'intesa del Ministero dell'economia delle finanze;

PRENDE ATTO

delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed in particolare:

1. per quanto concerne l'intero intervento:
   - che la realizzazione dell'intero intervento risponde ad interessi di carattere nazionale volti da una parte a saldare la cesura esistente tra la A12 Roma - Civitavecchia ed il confine con la Campania e, dall'altra, ad assicurare il raccordo tra il sistema autostradale centrale A1 (Roma - Napoli) e quello tirrenico, consentendo di alleggerire il traffico veicolare, particolarmente intenso, insistente sulle strade "Pontina" e "Appia";
   - che tale intervento è costituito da un sistema autostradale, per una estesa di circa 100 km, e dalle relative opere connesse, per una estesa di circa 56 km, così suddivisi:
     - Autostrada A12 - Roma (Tor de' Cenci), Autostrada Roma (Tor de' Cenci) – Latina e Autostrada Cisterna – Valmontone;
     - opere connesse costituite da:
       - viabilità di adduzione e tangenziali, di cui una parte di nuova realizzazione (compreso l'asse tangenziale di Latina a 4 corsie) e una parte di ampliamento e messa in sicurezza di strade esistenti;
       - viabilità complanare, monodirezionale e monocorsia, all'asse autostradale Roma (Tor de' Cenci) – Latina, dallo svincolo di Aprilia Sud allo svincolo di Latina;
   - che l'intero intervento, di cui al punto precedente, ha un costo stimato di 2.728 milioni di euro, al netto dell'IVA (1.882 milioni di euro – lavori a base d'appalto e sicurezza; 846 milioni di euro - somme a disposizione);
   - che per tutte le tratte autostradali costituenti il progetto interessato è prevista l'applicazione di pedaggi;

2. per quanto concerne le modalità e gli aspetti tecnico-realizzativi dell'intervento complessivo e delle opere oggetto di approvazione:

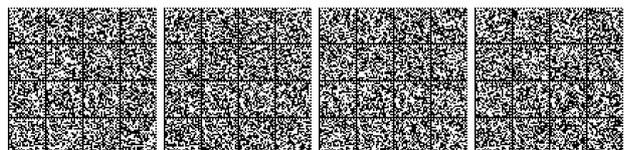
2.1 sotto l'aspetto tecnico-procedurale:

- che le opere oggetto di approvazione nella presente delibera e relativi allegati, sono così articolate:
  - Autostrada Roma (Tor de' Cenci) – Latina Nord (Borgo Piave), suddivisa in tre tronchi: il primo tronco Tor de' Cenci – Aprilia Nord composto da tre corsie di

marcia più corsia d'emergenza per ciascuna direzione, il secondo tronco Aprilia Nord – Aprilia Sud composto da due corsie di marcia più corsia d'emergenza per ciascuna direzione ed il terzo tronco Aprilia Sud – Latina Nord composto da due corsie di marcia più corsia d'emergenza per ciascuna direzione, affiancate da due complanari modirezionali e monocorsia;

- l'Autostrada Cisterna – Valmontone, composta da due corsie di marcia più corsia d'emergenza per ciascuna direzione;
- le opere connesse costituite da interventi di viabilità secondaria di adduzione e tangenziali, così suddivise:

  Asse Roma (Tor de' Cenci) – Latina:
  - opere di nuova realizzazione: tangenziale di Latina;
  - miglioramenti funzionali delle viabilità esistenti: via Apriliana (tra lo svincolo di Aprilia Nord e la stazione di Campoleone di Latina);
  - miglioramenti funzionali delle viabilità esistenti: via dei Giardini (tra lo svincolo di Aprilia Sud e la SR Nettunense);

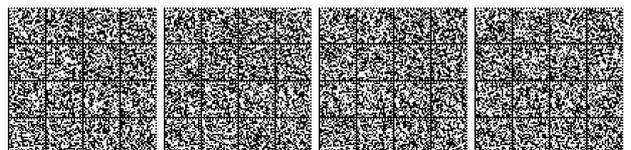
  Asse Cisterna – Valmontone:
  - opere di nuova realizzazione: asse secondario SR "Ariana" – SP "Artena – Cori";
  - opere di nuova realizzazione: asse Velletri - SP "Velletri – Cori";
  - miglioramenti funzionali delle viabilità esistenti: SP "Velletri – Cori" tra il nuovo asse di collegamento con Velletri, di cui al punto precedente, e la tangenziale di Lariano;
  - opere di nuova realizzazione: tangenziale di Lariano;
  - opere di nuova realizzazione: tangenziale di Labico;

- che il costo del progetto definitivo dell'Autostrada Roma (Tor de' Cenci) – Latina Nord (Borgo Piave), comprensivo dei costi dei progetti preliminari delle relative opere connesse, come sopra interamente descritte, è pari a 1.516 milioni di euro, al netto dell'IVA;
- che il costo del progetto definitivo dell'Autostrada Cisterna - Valmontone, comprensivo dei costi dei progetti definitivi e preliminari delle relative opere connesse, come sopra interamente descritte, è pari a 714 milioni di euro, al netto dell'IVA;
- che, tenuto conto delle varianti e opere integrative necessarie a risolvere alcune criticità sollevate nel corso dell'istruttoria dagli Enti Locali, la Società Autostrade del Lazio S.p.A., subentrata alla Regione Lazio in qualità di soggetto aggiudicatore, con nota n. 102 del 31 marzo 2009 ha trasmesso, ai sensi del citato decreto legislativo 163/2006 e ss.mm.ii., i relativi progetti preliminari e definitivi richiedendo la compatibilità ambientale e l'approvazione ai fini localizzativi;
- che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha convocato la Conferenza di servizi, che si è tenuta il giorno 8 luglio 2009;

- che il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio - con nota prot. CTVA-2009-4680 del 14 dicembre 2009 - ha trasmesso il parere, positivo con prescrizioni, n. 388 del 30 novembre 2009 espresso dalla Commissione Tecnica di Verifica – VIA e VAS;
- che il Ministero per i beni e le attività culturali - con nota prot. n. DG/PBAAC/2569/2010 del 26 gennaio 2010 - ha, anch'esso, espresso parere favorevole con prescrizioni;
- che la Regione Lazio – con nota prot. n. 123044/2D/00 del 30 giugno 2009 - ha trasmesso la Delibera di Giunta Regionale n. 464 del 26 giugno 2009 con la quale ha espresso parere favorevole ai fini dell'"intesa sulla localizzazione";
- che la Regione Lazio – Area Valutazione d'Impatto Ambientale - con la Determinazione n. B5990 del 19 novembre 2009 - ha espresso parere favorevole con prescrizioni, dichiarando per quanto di competenza la compatibilità ambientale delle opere e rilasciando anche il decreto di deroga del Presidente della Regione alle norme di salvaguardia della Riserva Naturale di Decima Malafede, che autorizza la realizzazione dell'opera nelle aree soggette a vincolo;
- che il Comune di Roma - Assessorato ai Trasporti ha espresso parere favorevole all'intervento;

2.2 sotto l'aspetto finanziario:

- che ai fini della copertura del costo dell'intero intervento è prevista una contribuzione pubblica a fondo perduto nella misura massima del 40 per cento;
- che risultano disponibili 468,4 milioni di euro a valere sui contributi stanziati dal CIPE con delibera 50/2004;
- che l'Unità tecnica finanza di progetto, sulla base della documentazione trasmessa dal Ministero proponente, nel proprio parere ha rilevato che:
  - la contribuzione massima, stimata in 984 milioni di euro, appare congrua, sulla base delle ipotesi finanziarie contenute nell'allegato Piano Economico Finanziario, rispetto al costo stimato per l'intero intervento al netto del ribasso d'asta ipotizzato (40 per cento del costo di investimento già ribassato);
  - in relazione alla distribuzione di tale contribuzione pubblica tra le tratte dell'intero intervento di cui al punto 1 della presente presa d'atto, contenute nel citato Piano Economico e Finanziario, le percentuali indicate dal soggetto aggiudicatore per le citate singole tratte non debbano essere predefinite, ma modulate nel rispetto delle reali esigenze di equilibrio economico – finanziario offerto. A tal fine, è opportuno inserire nel bando di gara clausole che prevedano l'invarianza del parametro Ke e l'adeguamento del Kd alle condizioni di mercato da utilizzare per il calcolo del WACC.

2.3 sotto l'aspetto attuativo:

- che il Soggetto aggiudicatore è Autostrade del Lazio S.p.A.;
- che, come indicato in premessa, con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 5 agosto 2009, l'ing. Vincenzo Pozzi è stato nominato Commissario straordinario del "Completamento Corridoio Tirrenico Meridionale A12 – Appia e Bretella Autostradale Cisterna – Valmontone – Asse autostradale Roma - Latina";
- che la modalità prevista per l'affidamento dei lavori è la concessione di costruzione e gestione tramite gara;
- che il Soggetto aggiudicatore, al fine di eseguire in modo organico l'intervento, procederà con l'indizione di una unica procedura di gara ad evidenza pubblica per l'aggiudicazione di una concessione di costruzione e gestione, ponendo a base di gara i progetti definitivi e preliminari di cui al punto 2.1 della presente presa d'atto, nonché la progettazione del "Collegamento A12 – Roma (Tor de' Cenci) adeguata alle prescrizioni impartite dal CIPE con la citata delibera 50/2004 e alle indicazioni della Cabina di regia appositamente creata per definire le modalità di penetrazione dell'infrastruttura nell'aera metropolitana Romana e la realizzazione del collegamento autostradale diretto con l'A12 Roma - Civitavecchia. Per ciò che attiene le opere connesse agli assi autostradali, l'oggetto della concessione prevederà la sola progettazione e realizzazione;
- che in esito alla predetta gara, saranno oggetto di apposita convenzione tra il concedente e il soggetto aggiudicatario la tratta Roma (Tor de' Cenci) – Latina Nord (Borgo Piave) e relative opere connesse e le ulteriori tratte che, sulla base dei contributi pubblici disponibili, risulteranno coperte finanziariamente;
- che le restanti tratte autostradali e relative opere connesse saranno inserite in convenzione sulla base degli eventuali ulteriori contributi pubblici che si rendessero disponibili, sempre nel limite massimo del 40 per cento del costo ribassato dell'opera; entro i tre anni successivi alla data di perfezionamento della convenzione, ferma restando l'osservanza delle clausole relative alla revisione del parametro kd da inserire nel bando di gara per il calcolo del WACC, come previsto dal successivo punto 5.2 della presente delibera;
- che, ove tali ulteriori contributi non si rendessero disponibili, il Concessionario non potrà rivendicare a nessun titolo nei confronti del Concedente alcuna pretesa di natura economica relativa alla mancata assegnazione dei predetti ulteriori contributi pubblici;
- che, tenuto conto delle predette specificità da porre a base di gara, si rende opportuno dettare una serie di indirizzi per la predisposizione del bando di gara.

D E L I B E R A

1. Approvazione progetti definitivi.

   1.1 Ai sensi e per gli effetti dell' articolo 167, comma 5, del decreto legislativo n. 163/2006 e ss.mm.ii., nonché ai sensi dell'articolo 12 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001, e s.m.i., sono approvati, con le prescrizioni e le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, anche ai fini della dichiarazione di pubblica utilità, i progetti definitivi:

   a) della tratta autostradale "Roma (Tor de' Cenci) - Latina Nord (Borgo Piave)", comprensiva delle complanari;

   b) della tratta autostradale "Cisterna – Valmontone";

   c) delle relative opere connesse:

      - tangenziale di Labico;
      - asse secondario tra la SR "Ariana" e la SP "Artena – Cori";
      - tangenziale di Lariano.

   L'approvazione sostituisce ogni altra autorizzazione, approvazione e parere comunque denominato e consente la realizzazione di tutte le opere, prestazioni e attività previste nel progetto approvato.

   1.2 E' conseguentemente perfezionata ad ogni fine urbanistico ed edilizio, l'intesa Stato-Regione sulla localizzazione dell'opera.

   1.3 Le prescrizioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti cui resta subordinata l'approvazione dei progetti e le raccomandazioni sono riportate nell'allegato 1, che forma parte integrante della presente delibera.

   1.4 La documentazione relativa alla risoluzione delle interferenze è contenuta negli elaborati progettuali indicati nella prima parte dell'allegato 2 alla presente delibera, mentre la documentazione relativa agli espropri è contenuta negli elaborati progettuali indicati nella seconda parte del medesimo allegato 2, che forma parte integrante della presente delibera.

2. Approvazione progetti preliminari.

   2.1 Ai sensi e per gli effetti dell'articolo 165, del decreto legislativo n. 163/2006 e ss.mm.ii., nonché ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001, e ss.mm.ii., sono approvati, con le prescrizioni e le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, i progetti preliminari delle ulteriori opere connesse:

   a) tangenziale di Latina;

b) asse viario di collegamento tra Velletri e la SP “Velletri – Cori”;

c) miglioramenti funzionali delle viabilità esistenti:

- via dei Giardini (dallo svincolo di Aprilia Sud alla SR Nettunense);
- via Apriliana (tra lo svincolo di Aprilia Nord e la stazione di Campoleone di Latina);
- la SP “Velletri – Cori” (tra il nuovo asse di collegamento con Velletri e la tangenziale di Lariano).

2.2 Detta approvazione vale anche ai fini dell’attestazione della compatibilità ambientale e dell’apposizione del vincolo preordinato all’esproprio per le aree interessate.

2.3 E’ conseguentemente perfezionata, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, l’intesa Stato-Regione sulla localizzazione dell’opera.

2.4 Le prescrizioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti cui resta subordinata l’approvazione dei progetti e le raccomandazioni sono riportate nell’allegato 1, che forma parte integrante della presente delibera.

3. Assegnazione finanziamenti.

3.1 I contributi assegnati con delibera CIPE n. 50/2004 a valere sulle risorse destinate alle infrastrutture strategiche dalla legge n. 166/2002, sono allocati a favore del sistema autostradale oggetto della presente delibera e relative opere connesse.

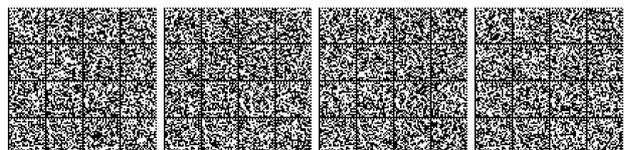
3.2 Tali contributi pubblici a fondo perduto, pari a 468,4 milioni di euro, sono destinati all’abbattimento del costo iniziale dell’intervento con le modalità previste nello schema di convenzione da sottoporre a questo Comitato.

3.3 Il limite di spesa per l’intero collegamento autostradale è pari a 2.728 milioni di euro.

4. Disposizioni relative alla documentazione da porre a base di gara.

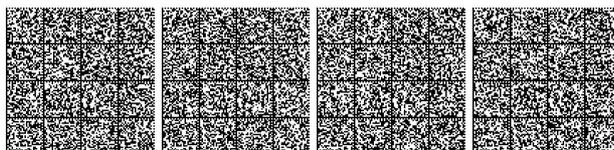
4.1 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dovrà sottoporre a questo Comitato, previo parere del Nucleo di consulenza per l’attuazione delle linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità (NARS), lo schema di convenzione da porre nella documentazione a base di gara.

4.2 Il Soggetto aggiudicatore, nel bando di gara, dovrà:

- specificare che entro trenta giorni dall’aggiudicazione definitiva della concessione di costruzione e gestione in argomento, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede a comunicare al CIPE l’esito della gara ed i contenuti del nuovo piano economico finanziario;
- specificare che, all’esito della aggiudicazione definitiva, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti provvede a verificare la rispondenza del testo convenzionale sottoscritto tra il Concedente e il Concessionario alle eventuali prescrizioni formulate dal CIPE ai sensi del precedente punto 4.1;

- specificare che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con decreto di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze emanato all'esito della verifica di rispondenza di cui al precedente alinea, approva la convenzione di concessione tra concedente e concessionario, e che la stessa diviene efficace a seguito della registrazione del decreto da parte della Corte dei Conti;
- prevedere una unica procedura di gara a evidenza pubblica per l'aggiudicazione di una concessione di costruzione e gestione, ponendo a base di gara i progetti definitivi e preliminari di cui al punto 2.1 della presa d'atto nonché la progettazione del "Collegamento A12 – Roma (Tor de' Cenci)" adeguata alle prescrizioni della delibera CIPE 50/2004 e alle indicazioni della Cabina di regia di cui al punto 2.3 della medesima presa d'atto, previa approvazione di questo Comitato ai sensi del decreto legislativo n. 163/2006. Per ciò che attiene le opere connesse agli assi autostradali, l'oggetto della concessione prevederà la sola progettazione e realizzazione;
- prevedere che siano oggetto di Convenzione con l'aggiudicatario la tratta Roma (Tor de' Cenci) – Latina (Borgo Piave) e relative opere connesse e le ulteriori tratte che, sulla base dei contributi pubblici disponibili, risulteranno coperte finanziariamente e che le restanti tratte autostradali e relative opere connesse saranno inserite in convenzione sulla base degli eventuali ulteriori contributi pubblici che si rendessero disponibili, sempre nel limite massimo del 40 per cento del costo ribassato dell'opera, entro i tre anni successivi alla data di perfezionamento della Convenzione;
- prevedere che, ove tali ulteriori contributi non si rendessero disponibili entro i tre anni successivi alla data di perfezionamento della convenzione, l'aggiudicatario non potrà rivendicare a nessun titolo nei confronti del concedente alcuna pretesa di natura economica relativa alla mancata assegnazione dei predetti ulteriori contributi pubblici;
- prevedere che in sede di gara i concorrenti presentino, oltre al piano economico finanziario dell'intera opera, il piano economico finanziario relativo alle tratte coperte finanziariamente.

5. Disposizioni finali.

5.1 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, responsabile in ordine alla conformità degli elaborati progettuali, provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti componenti i progetti di cui alla presente.

5.2 Il bando di gara di cui al punto 4 potrà essere pubblicato solo dopo l'approvazione da parte di questo Comitato del progetto definitivo relativo al "Collegamento A12 – Roma (Tor de' Cenci)" di cui al precedente punto 4.2 e previa completa definizione di ogni forma di contenzioso in essere. In sede di approvazione della progettazione definitiva del predetto "Collegamento A12 – Roma (Tor de' Cenci)", questo Comitato procederà a specificare le clausole relative al Ke e Kd da utilizzare per il calcolo del WACC, tenendo conto delle osservazioni formulate nel parere reso dall'Unità tecnica finanza

di progetto. Le clausole finanziarie dovranno riguardare tutte le tratte autostradali da affidare in concessione.

5.3 Il Soggetto aggiudicatore provvederà, prima dell'inizio dei lavori previsti nei citati progetti definitivi, a fornire assicurazioni al predetto Ministero sull'avvenuto recepimento, nei progetti esecutivi, delle prescrizioni riportate nel menzionato allegato 1; il citato Ministero procederà, a sua volta, a dare comunicazione al riguardo alla Presidenza del Consiglio dei Ministri – DIPE. Resta fermo che - ai sensi dell'articolo 185 del decreto legislativo n. 163/2006 – la Commissione VIA procederà ad effettuare le verifiche di competenza.

5.4 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà a svolgere le attività di supporto intese a consentire a questo Comitato di espletare i compiti di vigilanza sulla realizzazione delle opere ad esso assegnati dalla normativa citata in premessa, tenendo conto delle indicazioni di cui alla delibera n. 63/2003 sopra richiamata.

5.5 In relazione alle linee guida esposte nella citata nota del Coordinatore del Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere, dovrà essere stipulato apposito protocollo di legalità tra la Prefettura competente UTG, il soggetto aggiudicatore ed il concessionario, mirato a potenziare l'attività di monitoraggio al fine di prevenire tentativi di infiltrazione della criminalità organizzata: il protocollo dovrà seguire le linee guida sintetizzate nell'allegato 3, che del pari forma parte integrante della presente delibera.

5.6 Ai sensi della delibera n. 24/2004, i CUP assegnati all'opera dovranno essere evidenziati in tutta la documentazione amministrativa e contabile riguardante l'opera stessa.

Roma, 18 novembre 2010

Il Presidente: BERLUSCONI

Il segretario: MICCICHÈ

Registrato alla Corte dei conti il 3 agosto 2011
Ufficio controllo Ministeri economico-finanziari, registro n. 8 Economia e finanze, foglio n. 33

INDICE

1. – PRESCRIZIONI SUI PROGETTI DEFINITIVI DEGLI ASSI AUTOSTRADALI E DELLE OPERE CONNESSE ....
1.1. – Prescrizioni da recepire nella progettazione esecutiva, nelle fasi di realizzazione e post-opera ....
1.1.1. – Prescrizioni di carattere generale ....
1.1.2. – Prescrizioni inerenti la cantierizzazione, cave e discariche ....
1.1.3. – Prescrizioni di carattere localizzativo e territoriale... .....
1.1.4. – Prescrizioni inerenti le componenti ambientali: flora, fauna, ecosistemi ....
1.1.5. – Prescrizioni inerenti le componenti ambientali: rumore ed atmosfera ....
1.1.6. - Prescrizioni inerenti le componenti ambientali: geologia, idrogeologia e idraulica ....
1.1.7. - Prescrizioni inerenti gli aspetti paesaggistico – architettonico ed opere di mitigazione a verde
1.1.8. - Prescrizioni inerenti gli aspetti archeologici... ...
1.1.9. - Prescrizioni inerenti il Piano di Monitoraggio Ambientale.. ...
1.1.10. - Prescrizioni inerenti le opere compensative di carattere ambientale, storico ed archeologico
1.1.11. - Prescrizioni inerenti aspetti tecnici o tecnologici ....
1.2. – Raccomandazioni da recepire nella progettazione esecutiva, nelle fasi di realizzazione e post opera.

2. – PRESCRIZIONI E RACCOMANDAZIONI SUL PROGETTO PRELIMINARE DELL’ASSE AUTOSTRADALE “A12 – TOR DE’ CENCI”..

3. – PRESCRIZIONI SUI PROGETTI PRELIMINARI DELLE OPERE CONNESSE ....
3.1. – Prescrizioni da recepire nella progettazione definitiva ....
3.1.1. – Prescrizioni di carattere generale ....
3.1.2 – Prescrizioni inerenti la cantierizzazione, cave e discariche ....
3.1.3. - Prescrizioni di carattere localizzativo e territoriale ....
3.1.4. – Prescrizioni inerenti le componenti ambientali: flora, fauna, ecosistemi ....
3.1.5. – Prescrizioni inerenti le componenti ambientali: rumore ed atmosfera ....
3.1.6. - Prescrizioni inerenti le componenti ambientali: geologia, idrogeologia e idraulica ....
3.1.7. - Prescrizioni inerenti gli aspetti paesaggistico – architettonico ed opere di mitigazione a verde
3.1.8. - Prescrizioni inerenti il Piano di Monitoraggio Ambientale.. ...
3.1.9. - Prescrizioni inerenti le opere compensative di carattere ambientale, storico ed archeologico ..
3.2. – Raccomandazioni da recepire nella progettazione definitiva ....

1. – PRESCRIZIONI SUI PROGETTI DEFINITIVI DEGLI ASSI AUTOSTRADALI E DELLE OPERE CONNESSE

1.1. – Prescrizioni da recepire nella progettazione esecutiva, nelle fasi di realizzazione e post-opera

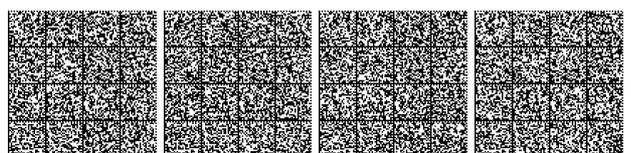
1.1.1. – Prescrizioni di carattere generale

1. Redigere il progetto in aderenza al progetto definitivo pubblicato il 24 marzo 2009 ai fini della VIA e della pubblica utilità, che recepisce le integrazioni richieste dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS e quelle spontanee proposte dal Soggetto Aggiudicatore a seguito di criticità emerse nel corso della procedura.
2. Sviluppare le misure di mitigazione, puntuali e di carattere generale, le opere di compensazione, nonché tutti gli interventi di carattere generale e locale, così come proposti dal Soggetto Aggiudicatore nello Studio di Impatto Ambientale, come aggiornato nella risposta alla richiesta di integrazioni fatta dalla Commissione VIA, ed integrarli alla luce delle presenti prescrizioni, dettagliandone la localizzazione, la tipologia, le modalità di esecuzione ed i costi analitici, in particolare, in conformità con il DPR del marzo 2004 sul rumore relativo alle infrastrutture stradali. Recepire e sviluppare, inoltre, le compensazioni ambientali, storico-architettoniche ed archeologiche, accantonando a tal uopo un valore non inferiore al 2% dell'importo dei lavori; nel caso di interventi di ingegneria naturalistica garantire, infine, la manutenzione per almeno 5 anni.
3. Sviluppare, inoltre, gli interventi di mitigazione e le opere di compensazione:

   a) avvalendosi, sia in fase di progetto che nella fase antecedente all'apertura dei cantieri, dell'assistenza di specialisti per la protezione della flora e fauna significativa presente (vedi successivi punti dal n. 41 al n. 44;

   b) scegliendo tipologie di barriere a "verde", fornendo per ciascun tipo i valori dell'attenuazione (perdita d'inserzione nei ricettori) e rappresentando i risultati su allegati grafici planimetrici di sintesi. Si rimanda per il dettaglio ai successivi punti dal n. 69 al n. 75.
4. Anticipare nel programma lavori, per quanto possibile, la realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione ambientale, rispetto alla realizzazione delle opere in progetto.

1.1.2. – Prescrizioni inerenti la cantierizzazione, cave e discariche

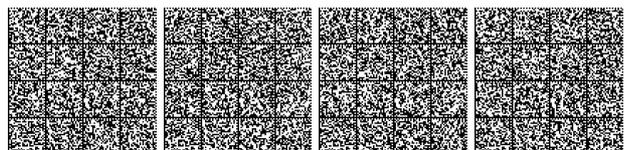
5. Produrre apposito progetto, ai fini della compatibilità ambientale, di riutilizzo delle terre ai sensi dell'art.186 del D.Lgs. 152/06, modificato col D.Lgs.4/08.
6. Approfondire ulteriormente i fabbisogni d'inerti per calcestruzzi e conseguentemente aggiornare le valutazioni ambientali.

7. Definire la dislocazione delle aree operative e la relativa logistica privilegiando aree interstiziali o prive di vincoli e riducendo comunque al minimo l'occupazione di aree di pregio ambientale.
8. Per quanto attiene al Collegamento autostradale Roma - Latina: i lavori di costruzione nei pressi dei fronti di cava dovranno essere svolti ad una distanza di scurezza dal piede del versante. In particolare, in coincidenza del fronte di cava in prog. 27+100 - zona A, che verrà interessato dall'opera in viadotto, oltre agli interventi summenzionati, il cantiere dovrà essere realizzato nell'area opposta, ovvero nell'area non interclusa dal fronte di cava con riferimento all'asse del tracciato.
9. Predisporre quanto necessario perché il realizzatore dell'infrastruttura adotti, entro la consegna dei lavori, un Sistema di Gestione Ambientale dei cantieri secondo i criteri di cui alla norma ISO 14001 o al Sistema EMAS (Regolamento CE 761/2001).
10. Inserire nei documenti progettuali relativi agli oneri contrattuali dell'appaltatore dell'infrastruttura (capitolati d'appalto) le prescrizioni relative alla mitigazione degli impatti in fase di costruzione e quelle relative alla conduzione delle attività di cantiere.
11. Dettagliare la cantierizzazione mediante la redazione di un programma che assicuri una normalizzazione delle attività particolarmente impattanti, quali il rumore, le vibrazioni ed il sollevamento delle polveri, in maniera tale da non interferire con le attività residenziali e socio-economiche in essere, prevedendo tutti gli accorgimenti necessari per il mantenimento dei livelli ammissibili dalla vigente normativa, nonché attraverso l'attuazione di idonee azioni per la mitigazione degli effetti ed il ripristino delle condizioni ante-operam. In particolare:
    - Specificando la quantità e la qualità delle immissioni in atmosfera degli inquinanti e delle polveri e le misure per evitare superamenti, imputabili alle attività di cantiere, dei valori previsti dalla normativa vigente.
    - Silenziando le sorgenti di rumore in fase di cantiere secondo le migliori tecnologie per minimizzare le emissioni sonore in conformità al DM 01/04/04 “Linee guida per l'utilizzo dei sistemi innovativi nelle valutazioni d'impatto ambientale”, che dovranno essere considerate anche in merito alla fase di progettazione esecutiva delle opere e degli impianti.
    - Prevedendo, per ovviare eventuali incrementi di rumore in fase di cantiere, la messa di barriere fonoassorbenti provvisorie e mobili; mentre in fase di esercizio, ove si registrino situazioni di superamento dei livelli ammissibili, dovranno essere previste ulteriori e adeguate barriere antirumore. In linea di principio, tali barriere, dovranno essere di diversa tipologia, assicurando sia un diverso trattamento delle superfici, sia un diverso utilizzo di materiali (artificiali e/o naturali), tali da assicurare un corretto inserimento nelle zone antropizzate e nelle zone naturali, diversificando, appunto, la tipologia, in

maniera da renderla organica alle caratteristiche ed alle diversità dei siti.

- Monitorando gli impatti relativi alle vibrazioni indotte dall'opera in fase di costruzione e di esercizio, con particolare riguardo alle aree interessate dall'edificato residenziale e da eventuali emergenze architettettoniche e prevedendo, qualora risultasse necessario, idonee misure di mitigazione (utilizzo di appropriati mezzi e idonee tecniche di scavo, dispositivi di isolamento, ecc).
- Descrivendo compiutamente la movimentazione degli inerti afferenti al cantiere, la provenienza, i quantitativi e le caratteristiche dei materiali di scavo, le modalità di realizzazione di rilevati, trincee e gallerie, dettagliando l'invio al sito di discarica per lo smaltimento di quelli di esubero, nel rispetto della normativa vigente.
- Specificando ed inserendo, in termini di valenza contrattuale, le aree destinate allo stoccaggio temporaneo del terreno vegetale e le procedure atte a mantenerne nel tempo la vegetabilità;
- Realizzando, nelle aree dei cantieri principali e nelle aree di stoccaggio materiali, sia in fase esecutiva, che gestionale, tutte le opere provvisorie e definitive, atte a garantire la sicurezza dei luoghi, la stabilità del suolo, il buon regime delle acque di deflusso, la protezione delle falde da agenti tossici ed inquinanti;
- Gestendo le terre e le rocce da scavo (ai fini del loro riutilizzo in sito per recuperi ambientali o smaltimenti in discarica), ai sensi della normativa vigente.
- Individuando i consumi idrici della fase di cantiere, predisponendo un piano di approvvigionamento idrico che indichi le relative fonti e che sia compatibile con la quantità e qualità delle risorse disponibili.
- Specificando la quantità e qualità degli scarichi idrici di tutte le acque di lavorazione, delle acque di lavaggio piazzali, delle acque di prima pioggia per ciascuna delle aree di cantiere.
- Prevedendo un sistema di collettamento, finalizzato al convogliamento delle acque inquinate da oli, carburanti e altri inquinanti, provenienti dai cantieri, in appositi siti di trattamento, con le necessarie volumetrie di accumulo, per il loro corretto trattamento, al fine di non inquinare le falde e la rete idrica superficiale.

12. Predisporre un piano di circolazione dei mezzi d'opera in fase di costruzione, con valenza contrattuale, che contenga i dettagli operativi di quest'attività in termini di:
    - percorsi impegnati;
    - tipo di mezzi;
    - volume di traffico, velocità di percorrenza, calendario e orari di transito;

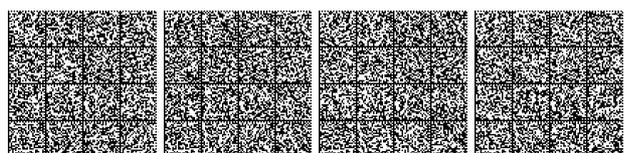
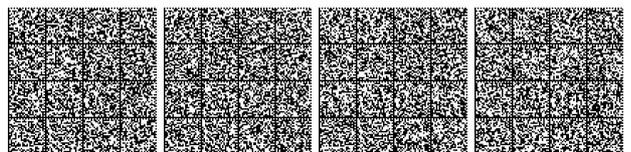
- percorsi alternativi in caso d'inagibilità temporanea dei percorsi programmati;
- percorsi di attraversamento delle aree urbanizzate, ove siano specificate, se del caso, le misure di salvaguardia degli edifici sensibili;
- piano di mobilità per le modalità di trasporto dei materiali, da/per i cantieri, che individui opportune fasce orarie di minor interferenza con la viabilità esistente ed itinerari più appropriati, che non determinino ricadute sulla viabilità ordinaria.

13. Per il tratto compreso tra il Km 0+000 e il Km 10+000 circa (svincolo di Castel Romano), durante la fase di cantierizzazione, dovrà, comunque, essere assicurato il mantenimento in esercizio di n.2 corsie per senso di marcia, come su tutto il resto dell'asse Roma - Latina.
14. Nel prevedere dei percorsi alternativi, in caso di inagibilità temporanea dei percorsi programmati, si dovrà evitare di interferire con i flussi di traffico attualmente in essere, anche a discapito delle qualità ambientate dei siti interessati.
15. Escludere dal computo degli oneri per interventi di compensazione, gli interventi di ripristino delle aree di cantiere.
16. Si dovrà provvedere, a fine lavori, alla rinaturalizzazione delle aree di cantiere attraverso il ripristino delle condizioni geomorfologiche, vegetazionali e del regime idraulico delle acque superficiali, al fine di impedire fenomeni di erosione e di impaludamento.
17. Approfondire le capacità di ricezione delle cave dismesse, coerentemente con quanto esposto per le discariche autorizzate.
18. Prevedere l'utilizzo per cave di deposito dei due siti di cava dismessi ed autorizzati nella procedura di valutazione d'impatto appena conclusa e, per eventuali nuovi siti o per l'ampliamento degli esistenti, redigere un progetto dettagliato di ripristino che stabilisca le volumetrie depositabili e le modalità di allocazione e che sia conforme alle caratteristiche geologiche, geomorfologiche, geotecniche, idrogeologiche, vegetazionali e paesaggistiche del luogo di intervento. Tali nuove attività dovranno essere preventivamente sottoposte alle previste procedure di compatibilità ambientale regionale.
19. Dovranno essere elaborati progetti di rinaturalizzazione dei due siti di cava dismessi ed autorizzati nella procedura di valutazione d'impatto appena conclusa e delle aree di cantiere (vedi precedente punto n. 17), garantendo gli interventi idonei a mantenere nel tempo l'impianto vegetativo.
20. Tenuto conto che la particella 519 Foglio 172, interferita dall'infrastruttura, è stata sede di una discarica non controllata, con materiale potenzialmente inquinante, adottare le opportune misure di risanamento ambientale.

21. L’eventuale materiale da scavo non utilizzato in loco dovrà essere smaltito secondo quanto previsto dal D.Lgs. 152/06 e dal D.Lgs 4/2008, nonché dalla D.G.R. Lazio 816/06 e dall’art. 23 della LR. 26 del 28/12/2007.
22. Particolare cura si dovrà adottare nella realizzazione delle opere di attraversamento dei corsi d’acqua, allo scopo di evitare ovunque possibile discontinuità nel trasporto solido, erosioni, e/o sedimentazioni localizzate. In fase di cantierizzazione, si dovranno evitare, là dove possibile, interventi, seppure temporanei, di ostruzione ai deflussi.

Infine, per le aree interne alla Riserva di Decima – Malafede, dovranno essere ottemperate le seguenti prescrizioni:

23. Per il trasporto dei materiali dovranno utilizzarsi i percorsi stradali già esistenti, limitando al minimo il transito dei mezzi motorizzati ed il periodo di deposito dei materiali, evitando di utilizzare la viabilità forestale all’interno del SIC tra i Km 4,8 e 5,9. Il cotico erboso ed il suolo delle aree su cui si effettueranno scavi, dovrà essere rimosso, conservato e riutilizzato nelle aree dove sono previste demolizioni ed, in generale, dove sono previsti interventi di riqualificazione.
24. Durante l’esecuzione delle opere dovranno essere attivate tutte le azioni utili, per evitare danni al soprassuolo, al reticolo idrografico e alla vegetazione circostante.
25. In merito all’ubicazione dell’area di cantiere CB2, attualmente localizzato in adiacenza ad un’area ambientalmente sensibile costituita dalla Riserva di Decima ed, analogamente, per le restanti aree adibite all’ubicazione dei cantieri, previste in progetto, funzionali alla realizzazione dell’opera e necessarie all’interno della Riserva Regionale in argomento, essendo state le stesse autorizzate dalla Delibera Regionale di Deroga, l’esatta ubicazione e le eventuali diverse dislocazioni delle stesse dovranno essere concordate con l’Ente di Gestione Roma Natura ed, al termine dei lavori, dovrà essere ripristinato lo stato dei luoghi.
26. Il materiale di risulta, proveniente dalle diverse fasi di cantiere, dovrà essere trasportato alle discariche autorizzate.

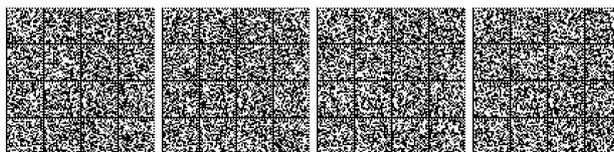
1.1.3. – Prescrizioni di carattere localizzativo e territoriale

27. Nel tratto dal Km 4,8 al Km 5,9 gli interventi (intesi come sedime stradale, opere accessorie, interventi di riqualificazione e mitigazione e aree di cantiere) ad esclusione dello svincolo Torvajanica - Pratica di Mare non devono ricadere all’interno del SIC IT6030053 “Sughereta di Castel di Decima”. Nella realizzazione dello svincolo Torvajanica - Pratica di Mare, si dovrà prestare attenzione massima, ed evitare o ridurre al minimo eventuali perdite di habitat di interesse comunitario anche in fase di cantiere.

28. La curvatura del nuovo tracciato, nel tratto ricompenso tra il Km 8+100 ed il Km 10+000 dovrà essere avvicinato il più possibile al preesistente percorso della Strada Statale Pontina, compatibilmente con le caratteristiche tecniche del medesimo tracciato. Nel medesimo tratto, ove insiste la preesistente Strada Statale Pontina, la stessa andrà dismessa con conseguente bonifica e rinaturalizzazione dei luoghi.
29. Fermo restando l'ubicazione del corridoio individuato per la bretella dell'abitato di Pomezia, nella redazione del progetto esecutivo, si dovrà studiare il tracciato in modo da ottenere il massimo spostamento possibile dell'asse autostradale verso il limite della Riserva Naturale di Decima Malafede. Per quanto attiene lo svincolo Pomezia Nord in fase di progettazione esecutiva, si dovrà studiare uno schema di svincolo mirato alla riduzione delle aree intercluse.
30. In fase di progettazione esecutiva, il casello di esazione collocato al Km 6+400 circa, dovrà essere ubicato in maniera tale da minimizzare l'interferenza con la zona boscata contermine.
31. Nella fase successiva di progettazione sarà approfondito il progetto di adeguamento funzionale a viabilità locale della SR Pontina attuale dallo svincolo di Pomezia Nord allo svincolo di Aprilia Sud, sulla base di una specifica progettazione di "architettura del paesaggio". Il progetto dovrà prevedere l'inserimento di corridoi per il trasporto pubblico, piste ciclabili, interventi a verde, al fine di migliorare l'inserimento paesaggistico – ambientale. Lo studio delle opere previste per la riqualificazione del tratto della Pontina declassato ad uso urbano dovrà essere elaborato di concerto con le Soprintendenze competenti. Il costo di realizzazione delle opere dovrà essere inserito nel quadro economico dell'intervento e sarà a cura del Concessionario.
32. Con riferimento alla problematica dell'ingresso a Roma della direttrice Roma - Latina andranno incluse nel progetto esecutivo le predisposizioni necessarie, che, vista l'unicità dell'intervento stesso dall'A12 a Latina, garantiscano la prosecuzione del collegamento autostradale in argomento fino all'autostrada A12 "Roma – Civitavecchia".
33. In particolare, in merito al punto precedente, andrà studiato ed approfondito, anche ai fini della continuità autostradale, il punto d'innesto tra il tratto A12 – Tor de' Cenci ed il tratto Tor de' Cenci – Latina, individuando la soluzione trasportistico-ambientale più idonea e considerando gli effetti sul tratto finale dell'intervento in progettazione definitiva.
34. Per il tratto di adeguamento in sede compreso tra Tor de' Cenci e Castel Romano, verificare la possibilità di migliorare, nell'ambito del progetto esecutivo, lo svincolo di Decima Nord con l'inserimento della rampa di uscita per chi proviene da Latina in direzione Roma, in modo da mantenere inalterate le modalità di accesso alle proprietà agricole, residenziali e storico/turistico/commerciali, poste sia in destra che in sinistra rispetto all'asse stradale, senza dover espropriare o rendere pubbliche viabilità consortili non idonee, appunto, ai traffici pubblici.
35. Per il tratto tra lo svincolo di Torvajanica/Pratica di Mare e lo svincolo di Pomezia Nord, verificare

nel progetto esecutivo la possibilità di:

- ridurre al minimo l'occupazione planimetrica, generata dall'eliminazione di alcune viziosità plano-altimetriche del tracciato della Pontina attuale, delle aree afferenti alle attività in essere delle Società afferenti al Consorzio Industriale di Castel Romano;
- migliorare nel dettaglio la viabilità di collegamento alle aree produttive in argomento, poste presso lo svincolo di Castel Romano, ottimizzando lo svincolo stesso, e prevedendo eventuali accessi concomitanti su strade consortili da via di Pratica di Mare.
- prevedere un possibile miglioramento/poteziamento delle modalità di esazione previste in progetto, anche in considerazione del collegamento fino alla A12, compreso nelle procedure di affidamento in concessione ed afferente, quindi, ad un unico Concessionario.

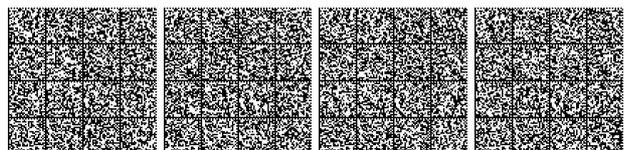
36. Approfondire le previsioni progettuali in modo da garantire il perfetto funzionamento del "piano di emergenza esterno" della sede della società "Fiamma", in prossimità del km 21+000 (Comune di Ardea) - direttrice Roma – Latina.
37. In fase di esercizio dell'opera, dovrà essere assicurata attraverso il ripristino della viabilità secondaria esistente, e/o gli accessi fondiari e la gestione agricola dei fondi.
38. Considerare le distanze e le fasce di rispetto delle proprietà adiacenti e rispettare, comunque, i diritti di terzi.
39. Rispettare la vigente normativa in materia di superamento delle barriere architettoniche e rispettate le norme in materia sanitaria e di sicurezza sul lavoro.
40. Rispettare le norme in materia di circolazione stradale.

1.1.4. – Prescrizioni inerenti le componenti ambientali: flora, fauna, ecosistemi

41. Prevedere l'incremento di misure volte ad assicurare la presenza di corridoi protetti di attraversamento (sottopassi faunistici e ponti ecologici) della fauna, in numero, forma e dimensioni adeguati alle specie faunistiche presenti ed ai potenziali percorsi ecologici delle stesse, con specifico riguardo a quelle protette, al fine di mitigare l'effetto barriera dell'opera e, quindi, di limitare l'interruzione di continuità ambientale.
42. Predisporre la realizzazione dei corridoi a servizio della continuità dei percorsi faunistici, di cui al punto precedente, con particolare riguardo alle tratte interne alla Riserva di Decima Malafede.
43. Al fine della mitigazione dell'impatto sulle specie animali in fase di costruzione, con particolare riferimento al rumore, nelle aree vincolate sensibili, la fase di cantiere non dovrà coincidere con il

periodo di riproduzione dell'avifauna, cioè il periodo compreso tra aprile e giugno.

44. Eventuali alberature di pregio, che dovessero interferire con la realizzazione degli interventi previsti dal piano, dovranno essere traslate e ricollocate nelle vicinanze, favorendone l'attecchimento, qualora non fosse possibile la sopravvivenza dell'esemplare all'espianto ed alla ricollocazione, andranno previsti nuovi impianti compensativi.

1.1.5. – Prescrizioni inerenti le componenti ambientali: rumore ed atmosfera

45. Approfondire e verificare l'analisi previsionale del rumore in fase di esercizio, tenendo conto anche della concorsualità derivante dalle altre infrastrutture di trasporto lineari, verificandone i livelli sui ricettori nelle condizioni più critiche e, in applicazione del principio di salvaguardia, applicare i limiti della Tabella I dell'Allegato I del D.P.R. 142/2004 e prevedere l'eventuale adeguamento degli interventi di mitigazione; specificare la localizzazione, la tipologia e le modalità di realizzazione delle opere di mitigazione acustica, assicurandone l'inserimento paesaggistico e privilegiando l'adozione di barriere acustiche integrate con barriere a verde; nel caso di barriere realizzate con pannelli trasparenti, attrezzarle con apposite sagome anti-collisione per l'avifauna.
46. In particolare, in ordine al clima acustico post operam estendere gli interventi di mitigazione, ove necessario a garantire il rispetto dei limiti di normativa nelle fasce di pertinenza stradali, anche considerando le infrastrutture in adeguamento, gli assi delle nuove tangenziali ed i principali assi di adduzione verso i nuovi nodi di accesso alla rete autostradale.
47. Aggiornare la valutazione della qualità dell'aria approfondendo le simulazioni modellistiche riferite ai parametri temporali presenti nei relativi valori limite, utilizzando i valori limite previsti dalla normativa cogente, anche qualora entrassero in vigore durante il periodo di costruzione dell'opera. Qualora si profilassero, nei vari scenari temporali previsti, condizioni della qualità dell'aria incompatibili con il quadro normativo di riferimento, dovranno essere indicare le azioni correttive o compensative atte a garantire il rispetto dei limiti indicati dalla normativa. Le azioni correttive/compensative individuate dovranno trovare adeguato riscontro nel quadro economico dell'opera.
48. La simulazione dei livelli di materiale particolato PM10 dovrà essere effettuata tramite apposito modello che calcoli direttamente i livelli di materiale particolato PM10, invece di ottenere i livelli indirettamente come frazione del materiale particolato totale PTS. Il set dei parametri chimici previsti dovrà, inoltre, essere incrementato prevedendo la misura del parametro PM 2,5, in ragione della sua importanza sulla caratterizzazione dello stato d'inquinamento. Anche in questo caso andranno rispettati i limiti di norma cogenti, anche qualora entrassero in vigore durante la costruzione dell'opera.

1.1.6. - Prescrizioni inerenti le componenti ambientali: geologia, idrogeologia e idraulica

49. In alcune aree della Pianura Pontina nella zona del Lago di Giulianello è presente il fenomeno naturale dei "Sink Holes". L'opera in oggetto attraversa queste aree e passa in prossimità del Lago Giulianello nella bretella Cisterna-Valmontone, che è a sua volta considerato proprio in sink hole. Si dovranno, pertanto, effettuare tutti gli studi sufficientemente dettagliati, affinché si possa categoricamente escludere la presenza di sink hole o la possibilità della loro genesi.
50. In ordine ai rischi di instabilità dei versanti garantire la sicurezza delle opere anche mediante indagini specifiche nelle aree segnalate dalle Autorità di Bacino, senza escludere il ricorso a opportuni monitoraggi.
51. Sia verificata la stabilità dei terreni naturali presenti su eventuali trincee o versanti.
52. Per quanto attiene al Collegamento autostradale Roma - Latina: sui fronti di cava esistenti e sui tagli che sono previsti per lo scavo dei tratti in trincea (dalla prog. 27+100 alla prog. 27+300 e dalla prog. 29+725 alla prog. 29+885), in loc. Dodici Rubbie del Comune di Aprilia, dovranno essere realizzati interventi di ingegneria naturalistica finalizzati alla protezione ed alla stabilizzazione dei versanti ed alla regimazione delle acque meteoritiche.
53. Per quanto attiene la bretella Cisterna - Valmontone: sui versanti ove sono previsti scavi e trincee per la realizzazione dell'imbocco della galleria prevista nel progetto (dalla prog. 18+900 alla prog. 21+000), in loc. tenuta Della Torre del comune di Artena, dovranno essere previsti interventi di protezione, stabilizzazione e regimazione delle acque meteoritiche, da effettuarsi mediante metodi di ingegneria naturalistica, analogamente a quanto specificato per il tratto Roma - Latina.
54. La progettazione e la realizzazione di qualsiasi opera, dovrà essere eseguita nel più assoluto rispetto delle norme tecniche vigenti, in materia di costruzioni in zona sismica, con particolare attenzione a zone dove sono possibili amplificazioni sismiche ed in particolare:
    - Legge n. 64 del 02/02/1974;
    - D.M. Min. LL.PP. 11/03/1988 "Norme tecniche riguardanti le indagini sui terreni e sulle rocce, la stabilità dei pendii naturali e delle scarpate, i criteri generali e le prescrizioni per la progettazione, l'esecuzione ed il collaudo delle opere di sostegno delle terre e delle opere di fondazione", con riguardo alla verifica di stabilità in condizioni statiche e dinamiche per tutti gli interventi su pendio;
    - Circ. Regione Lazio del 29/10/1980 n.3317 e Circ. Regione Lazio del 11/9/1982 n. 2950;
    - D.G.R.L. n. 2649 del 18/05/1999;
    - Circ. Regione Lazio del 23/11/1982 n. 769 con particolare riguardo alle indicazioni relative alle distanza di sicurezza da tenere rispetto alle pareti verticali ed in conformità

con la normativa vigente in tema di costruzioni;

- Circ. Min. LL.PP. del 24/9/1988 n.30488 riguardante le Istituzioni alle norme tecniche di cui al D.M. LL.PP. 11/03/1988;
- D.M. LL.PP. 16/1/1996 " Norme tecniche relative ai criteri generali per la verifica della sicurezza delle costruzioni, dei carichi e sovraccarichi";
- D.M. LL.PP. 16/1/1996 "Norme tecniche per le costruzioni in zone sismiche";
- Circ. Min. LL.PP. del 10/04/1997 n. 65/AA.GG. riguardante le istruzioni alle norme tecniche di cui al D.M. 16/01/1996;
- Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n.3274 del 20 marzo 2003 e normative tecniche per le costruzioni in zona sismica e nota esplicativa dell'Ordinanza emanata dal Dipartimento della Protezione Civile della Presidenza del Consiglio dei Ministri in data 4 giugno 2003;
- D.G.R.L. n.766 del 01/08/2003;
- Dovranno essere seguite le nuove tecniche impartite con il D.M. 14/01/2008 e su dovrà eseguire quanto riportato nella D.G.R.L. n.387 del 22/05/2009.

55. Le acque sotterranee, il loro andamento piezometrico e soprattutto le variazioni stagionali dovranno essere studiate dettagliatamente per individuare se e come la falda possa interferire con il tracciato dell'opera, sia nei tratti in galleria, sia negli attraversamenti a giorno nelle valli, dove è possibile che il "fondo" del tracciato stradale interferisca con livelli acquiferi al piano campagna. Nel caso questo studio accerti la possibilità di risalite della falda a giorno si progetti la linea stradale, prendendo in considerazione la possibilità di rialzare il piano stradale fino ad una quota idonea e lasciando un franco di sicurezza.
56. Prevedere per la fase di realizzazione dei viadotti e/o laddove siano presenti falde superficiali, che:
    - le attività di perforazione e di esecuzione delle fondazioni di pile e spalle non determinino l'insorgere del rischio di diffusione delle sostanze inquinanti dovute ai fluidi di perforazione;
    - l'utilizzazione dei fanghi di perforazione non riduca, per quanto possibile, la permeabilità nelle formazioni litologiche interessate;

    e prevedere per la fase di realizzazione delle gallerie e/o laddove siano presenti falde superficiali, che:
    - vengano approfondite, attraverso nuove indagini con dettaglio commisurato alla complessità stratigrafica e tettonica e allo stato di fratturazione dei rilievi carbonatici, le conoscenze sulla circolazione idrica sotterranea negli acquiferi interferiti dal tracciato, al

fine di definire ed adeguare, eventualmente, le soluzioni progettuali delle opere e, con particolare riferimento alle trincee e alle gallerie, verificare che le stesse non possano ostacolare i deflussi delle falde o favorire fenomeni di depauperamento della risorsa;

- venga effettuata una campagna di misurazione e di catalogazione delle falde eventualmente intercettate durante lo scavo;
- vengano predisposti allo sbocco delle gallerie sistemi per la misurazione delle acque drenate;
- venga effettuato il monitoraggio qualitativo e quantitativo delle emergenze della falda basale;
- venga effettuata la redazione di un protocollo procedurale relativo alla gestione delle emergenze dovute alla captazione delle acque nel rispetto del D.Lgs. 152/06.

57. Nei punti in cui il tracciato incontra zone con captazioni di acque superficiali e sotterranee per il consumo umano, andrà rispettato l'art. 94 del Decreto Legge 03/04/2006 n.152 (disciplina delle aree di salvaguardia delle acque superficiali e sotterranee destinate al consumo umano), ove si legge che per la tutela dello stato delle risorse, si individuano aree di salvaguardia distinte in zone di tutela assoluta e zone di rispetto (la zona di tutela assoluta è costituita dall'area immediatamente circostante le captazioni o derivazioni, deve avere un'estensione di almeno dieci metri di raggio dal punto di captazione, deve essere adeguatamente protetta e deve essere adibita esclusivamente a opere di captazione o presa ed ad infrastrutture di servizio. La zona di tutela assoluta è sottoposta a vincoli e destinazioni d'uso tali da tutelare qualitativamente e quantitativamente la risorsa idrica captata). In particolare, ed in relazione all'opera in argomento, nella sua fase edificatoria e gestionale, nelle zone di rispetto sono vietati l'insediamento dei seguenti centri di pericolo e lo svolgimento delle seguenti attività:

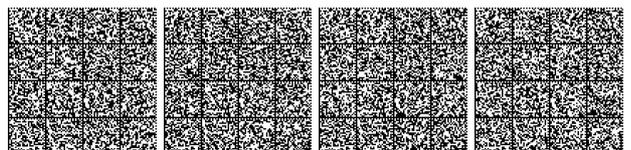
   a) dispersione dei fanghi e acque reflue, anche se depurati;
   b) dispersione nel sottosuolo di acque meteoritiche provenienti da piazzali e strade;
   c) apertura di cave che possono essere in connessione con la falda;
   d) apertura di pozzi ad eccezione di quelli che estraggono acque destinate al consumo umano e di quelli finalizzati alla variazione dell'estrazione ed alla protezione delle caratteristiche quali-quantitative della risorsa idrica;
   e) gestione rifiuti.

   Pertanto:

   * Non si potrà realizzare alcuna opera che interferisca con un'area di tutela assoluta.

   * Nel caso d'interferenze con un'area di rispetto, si dovranno:

a) prestare attenzione all'impermeabilizzazione in maniera stagna di tutte le porzioni di territorio che si troveranno all'interno di detta area, mediante la posa in opera di uno o più strati impermeabili;
b) realizzare cabalette perimetrali di adeguate profondità, in modo da raccogliere le acque di pioggia e i liquami provenienti da eventuali sversamenti accidentali;
c) tutti i tipi di liquami saranno, comunque, adeguatamente allontanati al di fuori dell'area di rispetto attraverso opere totalmente impermeabilizzate e mandate verso la più vicina linea di drenaggio esistente e se necessario dopo apposita bonifica;
d) le trincee dove saranno poste le condotte per lo smaltimento delle acque chiarificate devono avere una pendenza minima, idonea allo scorrimento dell'acqua stessa (Delibera Ministero LL.PP 04/02/1977-Norme tecniche generali sulla natura e consistenza degli impianti di smaltimento sul suolo o in sottosuolo di insediamenti civili).

58. Nelle interferenze con i corsi d'acqua, al fine di salvaguardarne il più possibile la morfologia naturale, la qualità ambientale e la biodiversità, in corrispondenza degli attraversamenti con viadotto dovranno essere mantenute e salvaguardate le condizioni naturali degli alvei e delle sponde, evitando il più possibile la rettifica e la riprofilatura delle sponde stesse e del fondo con scogliere. I tratti di scavalco in argomento non dovranno in nessun caso essere interessati della posa di pile in alveo, ne dà stretta coassialità. In merito ai corsi d'acqua naturali e artificiali si dovranno, pertanto, valutare attentamente le caratteristiche di ciascun corso d'acqua, posizionando di conseguenza le opere d'arte (spalle e piloni) in modo da non restringere la luce utile del letto fluviale. Nel caso dei corsi d'acqua minori, interferiti dagli assi di nuova realizzazione dovranno, ove possibile, essere previste soluzioni di attraversamento a ponte, evitando l'adozione di tombini scatolari, che potranno, comunque, essere utilizzati ove già presenti per i tratti in sede ed ove necessario, perché utilizzati anche per garantire la continuità dei fondi agricoli attraversati. Andranno, comunque, previsti gli interventi di rinaturalizzazione e riqualificazione ambientale nel caso di situazioni di scarsa naturalità, operando con le tecniche dell'ingegneria naturalistica.
59. Prevedere la messa in sicurezza idraulica del fosso Spaccasassi.
60. Per quanto attiene al Collegamento autostradale Roma - Latina: realizzare, onde prevenire possibili fenomeni di erosione localizzata in prossimità delle pile, con conseguenti coinvolgimenti delle opere di fondazioni delle stesse, interventi di "placcaggio", in gabbioni e materassi tipo "Reno", delle pile relative alle opere di attraversamento sul Fosso della Muratela (prog. 20+580), sul Fosso dell'Acquabona (prog. 24+600) e sul Canale delle Acque Alte (prog. 50+350).

61. Per quanto attiene al Collegamento autostradale Roma- Latina: venga monitorata periodicamente l'efficacia dell'intervento, di cui al punto precedente, relativamente alle tensioni di trascinamento sul fondo e sulle sponde, provvedendo, se necessario, ad ulteriori interventi idonei a garantirne l'efficacia.
62. Per quanto attiene al Collegamento autostradale Cisterna - Valmontone: che le opere previste in progetto dovranno essere realizzate in modo da non precludere, sia sui corsi d'acqua individuati come "principali" che su quelli identificati come "secondari o minori", eventuali future sistemazioni idrauliche e possibili interventi di manutenzione.
63. Per quanto riguarda il sistema di raccolta, allontanamento, depurazione e scarico delle acque di prima pioggia dettagliare le opere di allontanamento delle acque di piattaforma a valle degli impianti di trattamento, prevedendo una fase di campionamento periodico per l'analisi delle acque in uscita, e verificare che le variazioni quali-quantitative e fisiche del corpo idrico in cui le suddette acque sono scaricate siano compatibili con le indicazioni normative nazionali e dell'Autorità di Bacino competente.
64. Verificare la possibilità, nelle aree soggette a vincolo o riserva ambientale, di prevedere, in termini di valenza contrattuale, l'incremento delle aree di fitodepurazione integrative e/o sostitutive delle vasche di raccolta delle acque di piattaforma, per assicurare il massimo di naturalità al processo di restituzione ai ricettori naturali, realizzando anche porzioni boscate con essenze autoctone, e verificando che le variazioni del corpo idrico impattato siano compatibili con le indicazioni dell'Autorità di Bacino.

1.1.7. - Prescrizioni inerenti gli aspetti paesaggistico – architettonico ed opere di mitigazione a verde

65. Per quanto concerne la tutela del paesaggio ed, in particolare, dei numerosi corsi d'acqua interferiti dall'infrastruttura e delle relative sponde, per una fascia di 150 metri ciascuna, sottoposti ope legis a tutela paesistica, si richiama l'art.7c.bis della L.R. n. 24/98 che consente, anche in deroga a quanto previsto nell'articolo medesimo, "gli interventi relativi alle infrastrutture viarie, ferroviarie ed a rete…anche al fine dell'attraversamento dei corsi d'acqua", a condizione che "il tracciato dell'infrastruttura mantenga integro il corso d'acqua e la vegetazione ripariale esistente", ovvero "preveda una adeguata sistemazione paesistica coerente con i caratteri morfologici e vegetazionali dei luoghi". In sede di progettazione definitiva e nella realizzazione delle opere, dovranno quanto più possibile essere mantenuti integri il corso d'acqua e la vegetazione ripariale esistente, prevedendo, inoltre, adeguata sistemazione paesistica coerente con i caratteri morfologici e vegetazionali dei luoghi, con ripristini ambientali, opere di ingegneria naturalistica e adeguati interventi di mitigazione locale e generale. Per quanto concerne la tutela di zone sottoposte a vincolo monumentale - archeologico e paesaggistico, individuate da

appositi D.M. e/o dal D.Lgs.42/04, si rimanda alle prescrizioni dettate dalle Soprintendenze di Settore.
In particolare, il progetto interessa in modo sostanziale l'area sottoposta a vincolo monumentale – archeologico, ex art.10 D.lgs 42/04 (già L. 1089/39), istituito con Decreto Ministeriale del 03/02/98, che tutela la necropoli di Castel di Decima tra le più rappresentative del "Latium Vetus", i cui ricchissimi corredi sono fondamentali per la ricostruzione della cultura laziale dell' VIII e VII sec. a.C.. In merito a tale area la Soprintendenza per i beni archeologici di Roma ha trasmesso il seguente parere definitivo: "*Con riferimento agli elaborati pervenuti in data 03/08/09 da Autostrade del Lazio S.p.A., a seguito della nota prot. SAR 18936 del 06/07/09 (che si allega in copia), questa Soprintendenza fa presente che il piano recepisce le prescrizioni impartite da questo Ufficio in particolare in merito alla necropoli di Castel di Decima imprescindibili alla fine dell'attivazione della procedura di autorizzazione ex D.Lgs. n.42/04 art.21, ribadendo che nelle attività di valorizzazione va compreso il restauro dei corredi tombali."*
Inoltre, per ciò che attiene i vincoli di carattere monumentale – paesaggistico, la Soprintendenza per i beni architettonici ed il paesaggio delle provincie di RM-RI-VT-FR-LT rileva che alcune parti del tracciato vanno ad interessare le aree sottoposte a vincolo di tutela paesaggistica di seguito elencate.
CORRIDOIO INTERMODALE ROMA – LATINA
COMUNE DI LATINA:
Il tracciato previsto attraversa alcuni corsi d'acqua vincolati ai sensi del D.Lgs. n.42/04 – art. 142 lettera c): Fosso di Moscarello e Fosso di Femmina Morta posti al confine con il Comune di Cisterna e Fosso del Fico;
Il tracciato attraversa un'area vincolata ai sensi del D.Lgs. n.42/04 – art. 142 lettera g): Vegetazione ripariale in corrispondenza del Fosso di Moscarello;
Per ciò che attiene la Tangenziale Est di Latina, il tracciato si sviluppa ad est del territorio comunale ed attraversa alcuni corsi d'acqua vincolati ai sensi del D.Lgs. 42/04 - art.142 lettera c): Canale delle Acque Medie, Fosso Maschero o delle Congiunte e Fosso di Cisterna. Dall'esame degli elaborati del progetto preliminare non si rilevano particolari elementi di contrasto con l'azione di tutela del compendio paesaggistico attraversato, a condizione che siano realizzati idonei interventi di mitigazione con l'impianto di filari arborei e fasce arboree-arbustive.
COMUNE DI APRILIA:
Il tracciato previsto attraversa alcuni corsi d'acqua vincolati ai sensi del D.Lgs. n.42/04 – art. 142 lettera c): Fosso di Valle Abate, Fiume Astura o di Conca, Fosso di Carano, Fosso Leschiana, Fosso della Moletta, Fosso Tuffei, Fosso di Campo del Fico, Fosso dell'Acqua del Valarello,

Fosso dell’Incastro;

Il tracciato attraversa alcune aree vincolate ai sensi del D.Lgs. n.42/04 – art. 142 lettera g): territori coperti da boschi e foreste o sottoposti a vincolo di rimboschimento. in corrispondenza dei Fossi della Moletta, dell’Acqua del Valarello.

COLLEGAMENTO CISTERNA - A1- VALMONTONE

COMUNE DI APRILIA:

Il tracciato previsto attraversa un corso d’acqua vincolato ai sensi del D.Lgs. n.42/04 – art. 142 lettera c): Fosso del Fico;

COMUNE DI CISTERNA DI LATINA:

Il tracciato previsto attraversa e costeggia un corso d’acqua vincolato ai sensi del D.Lgs. n.42/04 – art. 142 lettera c): Fosso di Femmina Morta;

Il tracciato attraversa alcune aree vincolate ai sensi del D.Lgs. n.42/04 – art. 142 lettera g): territori coperti da boschi e foreste o sottoposti a vincolo di rimboschimento, posti al confine con il Comune di Velletri (RM).

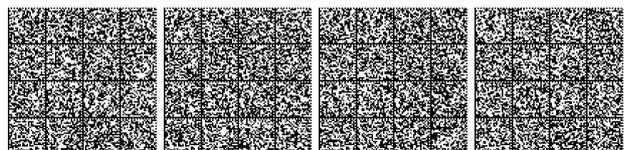
COMUNE DI CORI:

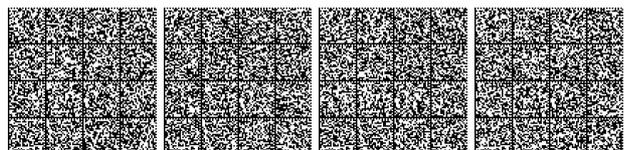
Il tracciato, attraversa alcune aree vincolate ai sensi del D.Lgs. n.42/04 – art. 142 lettera g): territori coperti da boschi e foreste o sottoposti a vincolo di rimboschimento in loc. Macchia di Giulianello.

Dall'esame degli elaborati di progetto preliminare non si rilevano particolari elementi di contrasto con l'azione di tutela del compendio paesaggistico attraversato, a condizione che siano realizzati idonei interventi di mitigazione con l'impianto di filari arborei e fasce arboree-arbustive.

La Soprintendenza, “*considerate le disposizioni del D.Lgs n. 42/2004, art.10, comma 3, lett. a e comma 4, lett.l, fa presente la necessità di verificare, tramite, quantomeno, l’esame di documentazione fotografica da acquisirsi, l’interesse storico - artistico dei casali agricoli presenti, delle residenze d’epoca, ecc., ai fini della loro tutela e affinché si possano richiedere le opportune misure compensative (recuperi/restauri) da eseguire in corso d’opera previa autorizzazione”* della Soprintendenza stessa.

Infine, sempre in merito ai vincoli di carattere monumentale – paesaggistico, la Soprintendenza per i beni architettonici ed il paesaggio delle provincie di FR-LT, per quanto attiene la variante di Campoverde in comune di Aprilia, dove la riduzione delle sezioni delle complanari ha consentito di non interferire con il borgo antico di Campoverde, pur mantenendo il tracciato in adiacenza dell'attuale recinzione, richiede opere a compensazione, quali il recupero del complesso architettonico e la valorizzazione dell'area tra il borgo stesso e l'infrastruttura viaria con sistemazione a parco mediante lo studio e la piantumazione di essenze arboree autoctone caratteristiche della pianura pontina.

66. L'infrastruttura attraversa aree di rilevante pregio paesaggistico e naturalistico, insediamenti con forte connotazione agricola, aree boscate, pertanto, sulla base di una specifica progettazione di inserimento paesaggistico, andrà analizzata la possibilità di ulteriori ottimizzazioni altimetriche del tracciato prevedendo anche livellette non coincidenti per le due carreggiate. In particolare, andrà analizzata tale possibilità per l'asse autostradale Cisterna – Valmontone, senza comunque alterare la localizzazione urbanistica. Dovranno essere redatte, inoltre, le fotosimulazioni ante-operam e post-operam del tracciato, così come modificato, in corrispondenza dei punti di pregio e più critici, di supporto agli elaborati del progetto esecutivo.
67. Le "soluzioni integrate paesaggistiche e architettoniche delle infrastrutture di progetto" (sia rilevati che viadotti) dovranno essere curate in fase di progettazione esecutiva in particolar modo attraverso la qualità della progettazione architettonica, con particolare riferimento ai viadotti, la cui tipologia formale e strutturale dovrà essere volta al migliore inserimento nel particolare contesto morfologico territoriale e contestualmente rappresentare un esempio di buon design, nei supporti e nelle strutture, e di architettura contemporanea di qualità. Nei siti ad alto valore paesaggistico, ove si preveda l'adozione di opere d'arte in viadotto, sarà, pertanto, necessario ricorrere a tipologie di viadotto di grande luce, rarefazione delle pile di sostegno ed accurato disegno architettonico delle sottostrutture e delle travi. L'inserimento paesaggistico dei viadotti andrà, infine, migliorato attraverso l'adozione di interventi tesi a minimizzare l'impatto sul paesaggio e sull'insieme naturalistico ed architettonico, che si sviluppa sullo sfondo della visuale. L'infrastruttura lineare dovrà diventare un'opportunità per la riqualificazione anche funzionale dei territori attraversati, in cui può innervarsi offrendo opportunità di sviluppo, di collegamenti e relazioni intermedie, di offerta di servizi. Il progetto dovrà essere presentato al Ministero per i Beni Ambientali - Direzione Generale per il Paesaggio, le Belle Arti, l'Architettura e l'Arte contemporanee ed alla Soprintendenza di settore competente, contestualmente agli adempimenti di cui all'art. 185 comma 7.
68. La tipologia delle opere di protezione dal rumore dovrà essere opportunamente studiata ed analizzata in rapporto al contesto territoriale, anche attraverso fotosimulazioni e rendering; in particolare, in presenza di opera d'arte, si prescrive di utilizzare una tipologia di barriera la cui forma sia integrata dal punto di vista architettonico con la struttura prescelta per l'impalcato e per le pile.
69. Sviluppare le opere di sistemazione a verde, di ripristino ambientale e di rinaturazione previste in progetto assumendo come riferimento:
    - "Linee guida per capitolati speciali per interventi di ingegneria naturalistica e lavori di opere a verde" del Ministero dell'Ambiente, Servizio VIA, settembre 1997 e altri manuali qualificati quali, ad esempio:

- “Atlante delle opere di sistemazione dei versanti” dell’APAT, 2002;
- “Manuale di Ingegneria naturalistica” della Regione Lazio, 2001;
- “Quaderno delle opere tipo d’ingegneria naturalistica” della Regione Lombardia, 2000.

70. Prevedere la realizzazione di sistemazioni a verde che abbiano come scopo precipuo l'integrazione ecosistemica della flora autoctona, privilegiando, pertanto, l'impianto di specie che garantiscano la diversità biologica e l'integrazione dell'opera nell'ambiente circostante, tenendo conto delle diverse zone intercettate dal tracciato. Siano adottate, in generale, specie vegetali scelte nelle rispettive serie della vegetazione potenziale, segnatamente: - Valle del Sacco: serie della rovella e del cerro; serie del carpino nero; serie del cerro; serie dell'ontano nero dei salici e pioppi; -Colli Albani -Giulianello: serie del faggio e del carpino bianco; serie del cerro; serie della rovella e del cerro; serie del leccio; Agro Pontino: serie del cerro; serie del leccio e sughera; serie della macchia; serie del frassino meridionale; serie dell'ontano nero dei frassini e dei pioppi. A queste ove applicabili saranno da aggiungere le specie vegetali che caratterizzano le colture e le sistemazioni agrarie tradizionali dei territori attraversati, come nel caso degli eucalipti nella Piana Pontina. Le specie arboree ed arbustive messe a dimora dovranno, pertanto, essere appartenenti all’orizzonte fitoclimatico del luogo e dovrà, inoltre, essere assicurata la corretta manutenzione dell’impianto per il buono stato vegetativo delle specie immesse.
71. Realizzare interventi mirati per la rinaturalizzazione di ambiti degradati, per la creazione di nuove aree con vegetazione autoctona in continuità con le macchie boscate esistenti o l’ampliamento delle formazioni vegetali lineari (siepi e filari) in grado di svolgere la funzione di corridoi ecologici. In particolare, andrà effettuato il bilancio delle superfici boscate, quantificando in dettaglio le aree da disboscare e le aree rispettive di rimboschimento compensativo in ottemperanza al D.lgs. 227/2001 art.4 ed andrà previsto il maggior numero e la più ampia estensione possibile di barriere alberate, lungo tutto il tracciato autostradale, in modo da realizzare, oltre che una mitigazione, anche una compensazione ambientale. Andrà previsto, infine, l’inserimento di barriere di tipo vegetale con funzione di filtro alla ricaduta di inquinanti, anche in quelle aree dove vi potrebbe essere un danno alla qualità della produzione agricola di pregio.
72. Impiegare tecniche di ingegneria naturalistica al fine di mitigare l’impatto visivo dell’infrastrutture sul paesaggio.
73. Andrà, a seguito degli interventi mitigativi e di recupero del paesaggio, rappresentata l’attenuazione della percezione da parte dei recettori in adeguata documentazione grafica.
74. Nel tratto di adeguamento in sede, limitrofo alla Tenuta di Castel Porziano, l’infrastruttura non dovrà interferire con la Tenuta medesima, sia in fase di cantiere, sia in fase di esercizio. In tale tratto, inoltre, dovranno essere adottati tutti gli accorgimenti per minimizzare l’impatto dell’intervento nelle aree soggette a vincolo sia paesaggistico che archeologico, garantendo

l'inerbimento delle scarpate e l'adozione delle tecniche di ingegneria naturalistica; in particolare, nei tratti di scavalco dei fossi, andrà ripristinata obbligatoriamente le vegetazione ripariale.

75. In fase di progettazione esecutiva dovrà essere posta in essere più attenzione agli insediamenti storici Borgo di Campoverde, Castello di Decima, Borgo di Giulianello, curando la tipologia delle opere d'arte, in particolar modo negli svincoli, che rappresentano elementi di impatto sul paesaggio, ovvero adottando quinte verdi nei punti più idonei ad esempio in corrispondenza di insediamenti abitativi. Il progetto dovrà essere presentato a questa Direzione Generale ed alla Soprintendenza di settore competente, contestualmente agli adempimenti di cui all'art. 185 comma 7.

1.1.8. - Prescrizioni inerenti gli aspetti archeologici

76. Per l'esecuzione dello scavo della Necropoli di Decima, al fine di perseguire la massima tutela, conservazione e fruizione del patrimonio archeologico, si rimanda alle specifiche richieste della Soprintendenza di settore, che ha trasmesso il seguente parere: "*Con riferimento agli elaborati pervenuti in data 03/08/09 da Autostrade del Lazio S.p.A., a seguito della nota prot. SAR 18936 del 06/07/09 (che si allega in copia), questa Soprintendenza fa presente che il piano recepisce le prescrizioni impartite da questo Ufficio in particolare in merito alla necropoli di Castel di Decima, imprescindibili alla fine dell'attivazione della procedura di autorizzazione ex D.Lgs .n.42/04 art.21, ribadendo che nelle attività di valorizzazione va compreso il restauro dei corredi tombali.*"
77. Per ciò che attiene il restauro del casale di S. Sisto, richiesto come opera di compensazione, dovrà essere redatto un progetto da sottoporre all'autorizzazione della Soprintendenza competente.

1.1.9. - Prescrizioni inerenti il Piano di Monitoraggio Ambientale

78. Elaborare il progetto di Monitoraggio Ambientale secondo le norme tecniche dell'allegato XXI del D.Lgs. 163/2006 e le Linee Guida predisposte dalla Commissione Speciale VIA; i costi dell'attuazione del monitoraggio dovranno essere indicati nel quadro economico del progetto.
79. Avviare, già nella fase di progettazione esecutiva e prima dell'inizio dei lavori, le attività di monitoraggio ambientale ante operam. Il PMA dovrà essere ottimizzato, sulla base di una più puntuale valutazione degli effetti ambientali di portata locale e coerentemente esteso alle infrastrutture in adeguamento, agli assi delle nuove tangenziali, ai principali assi di adduzione verso i nuovi nodi di accesso alla rete autostradale.

1.1.10. - Prescrizioni inerenti le opere compensative di carattere ambientale, storico ed archeologico

80. Andrà valorizzato, come opera compensativa, il borgo medievale di Campoverde con la creazione di un polo museale interdisciplinare in accordo con la Soprintendenza per i Beni

Architettonici e del Paesaggio per le Province di Roma – Rieti – Viterbo - Frosinone e Latina.

81. Andrà effettuato, come opera compensativa, lo scavo archeologico nel sito delle “Tre Tabernae”, sotto la supervisione della Soprintendenza competente, e stipulata una convenzione con l’ANAS per l’utilizzo della casa cantoniera, posta in prossimità, come luogo di fruizione dei reperti archeologici rinvenuti.
82. Andrà effettuato, come opera compensativa, il restauro ed il consolidamento del Casale di S.Sisto, di proprietà di questo Ministero, finalizzato alla predisposizione di locali per il deposito dei reperti provenienti dagli scavi della necropoli di Decima, con annesso laboratorio di catalogazione e di restauro. Venga effettuata, inoltre, dalla Società proponente una individuazione e catalogazione dei casali rurali, di rilevanza storico-architettonica, anche se non sottoposti a specifiche norme di tutela architettonica, presenti in prossimità del tracciato dell’infrastruttura.
83. Allo scopo di rinaturalizzare e tutelare l’ambito interessato dai lavori, si dovranno eseguire opere di compensazione ambientale, mirate alla messa in sicurezza delle aree esondabili, attraverso la sistemazione idraulica dall’asta dei fossi, soggette ad esondazione, da realizzarsi con tecniche e soluzioni, proprie dell’ingegneria naturalistica.

1.1.11. - Prescrizioni inerenti aspetti tecnici o tecnologici

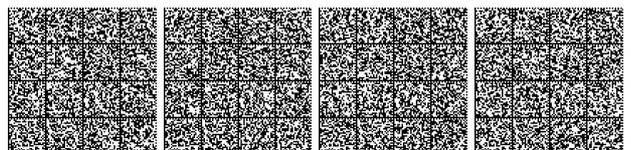
84. Dotare il tracciato di barriere di sicurezza anti-intrusione con protezioni atte a facilitare lo scivolamento in caso d’impatto, anche al livello del suolo, e prive di discontinuità.

1.2. – Raccomandazioni da recepire nella progettazione esecutiva, nelle fasi di realizzazione e post opera

A) Coinvolgere, in relazione agli effetti sugli aspetti agroecosistemici, le associazioni di categoria per individuare le opportune misure di mitigazione e di compensazione, in ordine alla determinazione degli indennizzi di esproprio fare ricorso all’applicazione dell’”Accordo del Passante di Mestre”.

B) Prevedere, ove possibile, una più contenuta fascia di rispetto dell’infrastruttura.

C) Valutare l’opportunità di prevedere un sistema di esazione a condizioni agevolate a favore dei lavoratori pendolari.

D) Nell’ambito della redazione delle successive fasi progettuali, si raccomanda di studiare la possibilità di un eventuale collegamento fra la viabilità secondaria di via Apriliana e la viabilità secondaria della SR Nettunense, considerando eventuali proposte del Comune di Aprilia.

E) Di verificare ulteriormente in fase progettuale esecutiva la fattibilità di una nuova ubicazione dello svincolo di Aprilia Sud, per realizzare un'interconnessione diretta con la Nettunense, al fine di evitare flussi veicolari di attraversamento improprio dell'area urbana.

F) Nell'ambito delle successive fasi progettuali, si raccomanda di studiare la possibilità di effettuare un miglioramento funzionale in sede, con obiettivo di messa in sicurezza, della Via Pontina Vecchia.

G) Di avviare un tavolo di concentrazione con gli enti preposti (Regione Lazio, Comune di Roma, Autostrade del Lazio Spa, Anas Spa) al fine di valutare una serie di azioni ed interventi tesi a fluidificare il traffico di entrata a Roma, come in particolare: Razionalizzazione dello svincolo GRA/Pontina mediante il prolungamento delle corsie di accelerazione e decelerazione in tutte le direttrici al fine di ridurre il rischio di accoramenti, con particolare attenzione alla direttrice Pontina/GRA Laurentina da risolversi prevedendo eventualmente l'adeguamento a due corsie della rampa di immissione al GRA e una complanare esterna alla carreggiata del GRA a doppia corsia per uno sviluppo non inferiore ad 1 Km.

H) Che, nel caso di interferenze con altre infrastrutture di corridoio, ancorché in previsione, ci si adoperi con la massima cura: - per favorire lo scambio di informazioni, la cooperazione e il coordinamento reciproco; - per coordinare le fasi di cantierizzazione, favorendo l'uso coordinato delle aree di cantiere, della viabilità, delle cave e dei siti di discarica; -per coordinare la progettazione delle opere a verde e delle opere di mitigazione e di compensazione; -per favorire l'inserimento paesaggistico ambientale delle interferenze.

I) Che, relativamente agli interventi di ottimizzazione dell'inserimento nel territorio e nell'ambiente, si adottino le migliori tecniche disponibili per assicurare sempre l'ottimizzazione degli interventi di recupero delle aree di cantiere.

J) Le aree che potrebbero presentare degli elementi di pericolosità o vulnerabilità siano studiate mediante puntuali indagini geognostiche e geotecniche, con l'esecuzione di un numero sufficiente di sondaggi meccanici intesi ad accertare e verificare in modo più puntuale le caratteristiche litologiche, giaciturali e stratigrafiche dei terreni riscontrati e di quelli interessati dalle fondazioni delle opere, corredando l'analisi con esauriente documentazione geotecnica, derivante da prove di laboratorio effettuate su campioni prelevati in situ.

K) Nel caso si verificasse l'eventuale rinvenimento di faglie non individuate nella ricostruzione strutturale progettuale, si richiede un approfondimento geologico ed idrogeologico. Si ricorda, infatti, che un disturbo tettonico potrebbe essere sede di venute d'acqua (di falda e/o

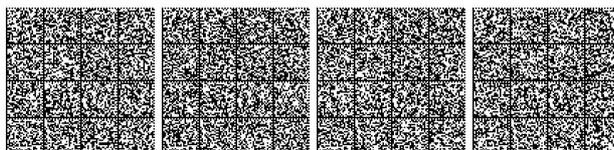
meteoritica) nel caso di gallerie o presentare alterazioni delle caratteristiche geotecniche o addirittura terreni cataclasati o fortemente argillificati e milonitizzati, che nel caso di opere lineari, possono alla lunga, portare a dei dissesti localizzati in zone maggiormente vulnerabili e sensibili, in particolare laddove lungo il tracciato si prevede l'attraversamento di alcuni possibili paleoalvei e/o alvei, il cui andamento in profondità non è conosciuto, così come se la genesi degli stessi sia in qualche modo legata a un qualche motivo tettonico.

L) Nell'attraversamento delle aree vulcaniche, si dovrà accertare la possibilità che siano presenti cavità sotterranee a pregressa attività antropica o naturali. In caso di ritrovamento, si dovrà studiare la loro esatta posizione e andamento e si dovranno fornire tutti gli approfondimenti necessari per la loro messa in sicurezza attraverso interventi di mitigazione del rischio o lo spostamento del tracciato stradale.

M) La stabilità delle opere che saranno realizzate su terreni di riporto, soprattutto nel caso di elevati spessori, dovrà essere garantita utilizzando per il ripristino materiali idonei per la realizzazione di rilevati, che saranno opportunamente addensati con i mezzi e secondo le modalità previste dalla normativa vigente.

N) Prestare massima attenzione dove il percorso attraversa zone nelle quali sono presenti passaggi litologici tra formazioni dalle diverse caratteristiche geomeccaniche e di permeabilità. Questi particolari contatti stratigrafici, a causa delle discontinuità presenti e per il fatto che terreni dalle caratteristiche di permeabilità e porosità fortemente diversificate possono trovarsi a contatto tra di loro, potrebbero avere delle capacità portanti molto diverse da luogo a luogo, avere coefficienti di costipazione dei terreni granulari o di compattazione dei terreni coesivi anche elevate, a causa del peso dei manufatti sovrastanti e delle vibrazioni indotte, con conseguenti cedimenti differenziali e dissesti localizzati.

O) Dove la strada si sviluppa entro i terreni alluvionali, soprattutto degli alvei fluviali o torrentizi, si dovrà tenere in debita considerazione la presenza di notevoli eteropie stratigrafiche e interdigitazioni tra terreni dalle caratteristiche geotecniche medie o scadenti, spesso sede di falde confinate o semiconfinate, al momento del tutto sconosciute.

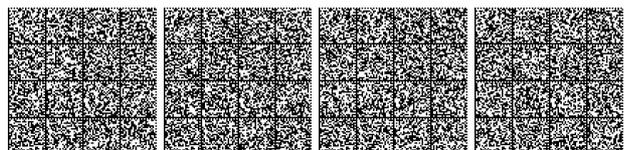
P) In alcune aree della Pianura Pontina e lungo il tracciato, in particolar modo nell'attraversamento delle valli alluvionali, è possibile che siano presenti anche a bassa profondità strati torbosi e poco competenti che, a causa della loro natura, possono provocare cedimenti differenziali anche gravi. Si dovrà, pertanto, accertare la presenza di livelli di torba e porre in atto tutte le misure atte al superamento dei rischi che queste litologie possono provocare.

Q) Nell’esecuzione dei viadotti occorrerà accertare che il piano di posa delle fondazioni sia posizionato su litotipi omogenei e insista su un unico litotipo. Per meglio limitare la risposta sismica, il substrato scelto dovrà presentare una velocità delle Vs > 800 m/sec o comunque dalle caratteristiche paragonabili ad un bedrock sismico.

R) Di attivare un coordinamento atto ad accogliere le esigenze di mitigazione necessarie alla massima conservazione del territorio interessato dalla Riserva Naturale di Decima Malafede in ottemperanza con il Piano di Assetto adottato dall'Ente Regionale Roma Natura.

S) Scegliere le caratteristiche di ciascuna misura di mitigazione verificandone gli effetti su tutte le componenti ambientali.

T) Prevedere, ove possibile, la realizzazione di una ciclovia in sede separata in affiancamento al tracciato previsto per la Roma Latina.

U) Avvalersi, per il monitoraggio ambientale, del supporto di competenze specialistiche qualificate, anche attraverso la definizione di specifici protocolli e/o convenzioni.

V) Ridurre il consumo energetico facendo ricorso a tecnologie e dispositivi di massima efficienza ed integrando le strutture con sistemi basati su fonti rinnovabili.

2. – PRESCRIZIONI E RACCOMANDAZIONI SUL PROGETTO PRELIMINARE DELL'ASSE AUTOSTRADALE "A12 – TOR DE' CENCI"

Per ciò che attiene il progetto preliminare del tratto autostradale A12 – Tor de' Cenci, posto a base di gara, ma non soggetto all'attuale procedura approvativa, si rinnovano integralmente le prescrizioni formulate nella Deliberazione CIPE n. 50/2004 – Allegato 1 - di approvazione del progetto preliminare in argomento.

3. – PRESCRIZIONI SUI PROGETTI PRELIMINARI DELLE OPERE CONNESSE

3.1. – Prescrizioni da recepire nella progettazione definitiva

3.1.1. – Prescrizioni di carattere generale

85. Redigere il progetto in aderenza al progetto definitivo pubblicato il 24 marzo 2009 ai fini della VIA e della pubblica utilità, che recepisce le integrazioni richieste dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS e quelle spontanee proposte dal Soggetto Aggiudicatore a seguito di criticità emerse nel corso della procedura.
86. Sviluppare le misure di mitigazione, puntuali e di carattere generale, le opere di compensazione, nonché tutti gli interventi di carattere generale e locale, così come proposti dal Soggetto Aggiudicatore nello Studio di Impatto Ambientale, come aggiornato nella risposta alla richiesta di integrazioni fatta dalla Commissione VIA, ed integrarli alla luce delle presenti prescrizioni, dettagliandone la localizzazione, la tipologia, le modalità di esecuzione ed i costi analitici, in particolare, in conformità con il DPR del marzo 2004 sul rumore relativo alle infrastrutture stradali. Recepire e sviluppare, inoltre, le compensazioni ambientali, storico-architettoniche ed archeologiche, accantonando a tal uopo un valore non inferiore al 2% dell'importo dei lavori; nel caso di interventi di ingegneria naturalistica garantire, infine, la manutenzione per almeno 5 anni.
87. Sviluppare, inoltre, gli interventi di mitigazione e le opere di compensazione:

    a) avvalendosi, sia in fase di progetto che nella fase antecedente all'apertura dei cantieri, dell'assistenza di specialisti per la protezione della flora e fauna significativa presente (vedi successivi punti n. 112 e n. 113.

    b) scegliendo tipologie di barriere a "verde", fornendo per ciascun tipo i valori dell'attenuazione (perdita d'inserzione nei ricettori) e rappresentando i risultati su allegati grafici planimetrici di sintesi. Si rimanda per il dettaglio ai successivi punti dal n. 139 al n. 143.
88. Anticipare nel programma lavori, per quanto possibile, la realizzazione delle opere di mitigazione

e compensazione ambientale, rispetto alla realizzazione delle opere in progetto.

3.1.2 – Prescrizioni inerenti la cantierizzazione, cave e discariche

89. Produrre apposito progetto, ai fini della compatibilità ambientale, di riutilizzo delle terre ai sensi dell'art.186 del D.Lgs 152/06, modificato col D.Lgs.4/08.
90. Approfondire ulteriormente i fabbisogni d'inerti per calcestruzzi e conseguentemente aggiornare le valutazioni ambientali.
91. Estendere il progetto di cantierizzazione dell'opera considerando, in aggiunta alle opere relative alle due direttrici principali, anche le opere di adeguamento della viabilità locale.
92. Definire la dislocazione delle aree operative e la relativa logistica privilegiando aree interstiziali o prive di vincoli e riducendo comunque al minimo l'occupazione di aree di pregio ambientale.
93. Predisporre quanto necessario perché il realizzatore dell'infrastruttura adotti, entro la consegna dei lavori, un Sistema di Gestione Ambientale dei cantieri secondo i criteri di cui alla norma ISO 14001 o al Sistema EMAS (Regolamento CE 761/2001).
94. Dettagliare la cantierizzazione mediante la redazione di un programma che assicuri una normalizzazione delle attività particolarmente impattanti, quali il rumore, le vibrazioni ed il sollevamento delle polveri, in maniera tale da non interferire con le attività residenziali e socio-economiche in essere, prevedendo tutti gli accorgimenti necessari per il mantenimento dei livelli ammissibili dalla vigente normativa, nonché attraverso l'attuazione di idonee azioni per la mitigazione degli effetti ed il ripristino delle condizioni ante-operam. In particolare:
    - Specificando la quantità e la qualità delle immissioni in atmosfera degli inquinanti e delle polveri e le misure per evitare superamenti, imputabili alle attività di cantiere, dei valori previsti dalla normativa vigente.
    - Silenziando le sorgenti di rumore in fase di cantiere secondo le migliori tecnologie per minimizzare le emissioni sonore in conformità al DM 01/04/04 "Linee guida per l'utilizzo dei sistemi innovativi nelle valutazioni d'impatto ambientale", che dovranno essere considerate anche in merito alla fase di progettazione esecutiva delle opere e degli impianti.
    - Prevedendo, per ovviare eventuali incrementi di rumore in fase di cantiere, la messa di barriere fonoassorbenti provvisorie e mobili; mentre in fase di esercizio, ove si registrino situazioni di superamento dei livelli ammissibili, dovranno essere previste ulteriori e adeguate barriere antirumore. In linea di principio, tali barriere, dovranno essere di diversa tipologia, assicurando sia un diverso trattamento delle superfici, sia un diverso utilizzo di materiali (artificiali e/o naturali), tali da assicurare un corretto inserimento nelle zone antropizzate e nelle zone naturali, diversificando, appunto, la tipologia, in

maniera da renderla organica alle caratteristiche ed alle diversità dei siti.

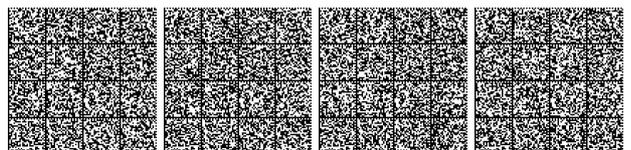
- Monitorando gli impatti relativi alle vibrazioni indotte dall'opera in fase di costruzione e di esercizio, con particolare riguardo alle aree interessate dall'edificato residenziale e da eventuali emergenze architettetoniche e prevedendo, qualora risultasse necessario, idonee misure di mitigazione (utilizzo di appropriati mezzi e idonee tecniche di scavo, dispositivi di isolamento, ecc).
- Descrivendo compiutamente la movimentazione degli inerti afferenti al cantiere, la provenienza, i quantitativi e le caratteristiche dei materiali di scavo, le modalità di realizzazione di rilevati, trincee e gallerie, dettagliando l'invio al sito di discarica per lo smaltimento di quelli di esubero, nel rispetto della normativa vigente.
- Specificando ed inserendo, in termini di valenza contrattuale, le aree destinate allo stoccaggio temporaneo del terreno vegetale e le procedure atte a mantenerne nel tempo la vegetabilità;
- Realizzando, nelle aree dei cantieri principali e nelle aree di stoccaggio materiali, sia in fase esecutiva, che gestionale, tutte le opere provvisorie e definitive, atte a garantire la sicurezza dei luoghi, la stabilità del suolo, il buon regime delle acque di deflusso, la protezione delle falde da agenti tossici ed inquinanti;
- Gestendo le terre e le rocce da scavo (ai fini del loro riutilizzo in sito per recuperi ambientali o smaltimenti in discarica), ai sensi della normativa vigente.
- Individuando i consumi idrici della fase di cantiere, predisponendo un piano di approvvigionamento idrico che indichi le relative fonti e che sia compatibile con la quantità e qualità delle risorse disponibili.
- Specificando la quantità e qualità degli scarichi idrici di tutte le acque di lavorazione, delle acque di lavaggio piazzali, delle acque di prima pioggia per ciascuna delle aree di cantiere.
- Prevedendo un sistema di collettamento, finalizzato al convogliamento delle acque inquinate da oli, carburanti e altri inquinanti, provenienti dai cantieri, in appositi siti di trattamento, con le necessarie volumetrie di accumulo, per il loro corretto trattamento, al fine di non inquinare le falde e la rete idrica superficiale.

95. Predisporre un piano di circolazione dei mezzi d'opera in fase di costruzione, con valenza contrattuale, che contenga i dettagli operativi di quest'attività in termini di:
    - percorsi impegnati;
    - tipo di mezzi;
    - volume di traffico, velocità di percorrenza, calendario e orari di transito;

- percorsi alternativi in caso d'inagibilità temporanea dei percorsi programmati;
- percorsi di attraversamento delle aree urbanizzate, ove siano specificate, se del caso, le misure di salvaguardia degli edifici sensibili;
- piano di mobilità per le modalità di trasporto dei materiali, da/per i cantieri, che individui opportune fasce orarie di minor interferenza con la viabilità esistente ed itinerari più appropriati, che non determinino ricadute sulla viabilità ordinaria.

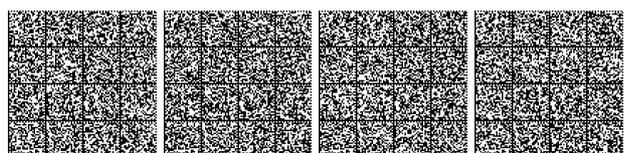
96. Nel prevedere dei percorsi alternativi, in caso di inagibilità temporanea dei percorsi programmati, si dovrà evitare di interferire con i flussi di traffico attualmente in essere, anche a discapito delle qualità ambientate dei siti interessati.
97. Escludere dal computo degli oneri per interventi di compensazione, gli interventi di ripristino delle aree di cantiere.
98. Si dovrà provvedere, a fine lavori, alla rinaturalizzazione delle aree di cantiere attraverso il ripristino delle condizioni geomorfologiche, vegetazionali e del regime idraulico delle acque superficiali, al fine di impedire fenomeni di erosione e di impaludamento.
99. Approfondire le capacità di ricezione delle cave dismesse, coerentemente con quanto esposto per le discariche autorizzate.
100. L'eventuale materiale da scavo non utilizzato in loco dovrà essere smaltito secondo quanto previsto dal D.Lgs. 152/06 e dal D.Lgs 4/2008, nonché dalla D.G.R. Lazio 816/06 e dall'art. 23 della LR. 26 del 28/12/2007.
101. Particolare cura si dovrà adottare nella realizzazione delle opere di attraversamento dei corsi d'acqua, allo scopo di evitare ovunque possibile discontinuità nel trasporto solido, erosioni, e/o sedimentazioni localizzate. In fase di cantierizzazione, si dovranno evitare, là dove possibile, interventi, seppure temporanei, di ostruzione ai deflussi.

3.1.3. - Prescrizioni di carattere localizzativo e territoriale

102. Nell'ambito del progetto definitivo dell'intervento di miglioramento funzionale in sede di Via dei Giardini, dallo svincolo di Aprilia Sud alla SR Nettunense, andrà adottata una soluzione per l'innesto tra Via dei Giardini e la SR Nettunense stessa, che, sulla base dei flussi previsti, garantisca il funzionamento dell'intersezione, senza generare tempi di attesa non compatibili, eventualmente considerando anche l'inserimento di una rotatoria.
103. Per ciò che attiene la connessione dell'asse autostradale Roma – Latina alla viabilità urbana del capoluogo, le opere da realizzare dovranno comprendere, unitamente all'ampliamento della rotatoria di Borgo Piave previsto in progetto, la risoluzione delle criticità indotte sull'attuale viabilità di accesso alla città dalla costruzione del nuovo asse autostradale e della tangenziale est di Latina. Dovranno, pertanto, essere progettati i nodi d'innesto nord e sud delle nuove

infrastrutture da realizzare, in modo da fluidificare, in particolare, le connessioni con le principali direttrici nord – sud, ma anche con i collegamenti con il porto di Foce Verde e con l'area di Latina Scalo.

104. Il progetto delle sistemazioni di cui al punto precedente dovrà comprendere lo studio e la realizzazione di soluzioni di arredo urbano connesse con le sistemazioni stesse degli svincoli e della viabilità di accesso al centro dell'abitato, da effettuarsi nelle aree urbane periferiche interessate dagli interventi.
105. A seguito della razionalizzazione degli accessi, dovrà essere migliorata funzionalmente, mediante l'allargamento della sezione in sede e la risoluzione di alcune intersezioni a raso, la viabilità provinciale di collegamento con il porto di Foce Verde, che, ad oggi, si innesta anch'essa sul nodo di Borgo Piave.
106. Per la Tangenziale di Latina, il progetto definitivo dovrà essere redatto alla luce della normativa tecnica vigente all'atto della presentazione del progetto stesso.
107. Prevedere per la Tangenziale di Latina almeno l'ampliamento della corsia di marcia di destra, portandola da 3,25 m ad almeno 3,50 m, affinché l'infrastruttura sia percorribile anche da autobus e da veicoli da trasporto e commerciali.
108. In fase di esercizio dell'opera, dovrà essere assicurata attraverso il ripristino della viabilità secondaria esistente, e/o gli accessi fondiari e la gestione agricola dei fondi.
109. Considerare le distanze e le fasce di rispetto delle proprietà adiacenti e rispettare, comunque, i diritti di terzi.
110. Rispettare la vigente normativa in materia di superamento delle barriere archittettoniche e rispettate le norme in materia sanitaria e di sicurezza sul lavoro.
111. Rispettare le norme in materia di circolazione stradale.

3.1.4. – Prescrizioni inerenti le componenti ambientali: flora, fauna, ecosistemi

112. Prevedere l'incremento di misure volte ad assicurare la presenza di corridoi protetti di attraversamento (sottopassi faunistici e ponti ecologici) della fauna, in numero, forma e dimensioni adeguati alle specie faunistiche presenti ed ai potenziali percorsi ecologici delle stesse, con specifico riguardo a quelle protette, al fine di mitigare l'effetto barriera dell'opera e, quindi, di limitare l'interruzione di continuità ambientale.
113. Eventuali alberature di pregio, che dovessero interferire con la realizzazione degli interventi previsti dal piano, dovranno essere traslate e ricollocate nelle vicinanze, favorendone l'attecchimento, qualora non fosse possibile la sopravvivenza dell'esemplare all'espianto ed alla ricollocazione, andranno previsti nuovi impianti compensativi.

3.1.5. – Prescrizioni inerenti le componenti ambientali: rumore ed atmosfera

114. Approfondire e verificare l’analisi previsionale del rumore in fase di esercizio, tenendo conto anche della concorsualità derivante dalle altre infrastrutture di trasporto lineari, verificandone i livelli sui ricettori nelle condizioni più critiche e, in applicazione del principio di salvaguardia, applicare i limiti della Tabella I dell’Allegato I del D.P.R. 142/2004 e prevedere l’eventuale adeguamento degli interventi di mitigazione; specificare la localizzazione, la tipologia e le modalità di realizzazione delle opere di mitigazione acustica, assicurandone l’inserimento paesaggistico e privilegiando l’adozione di barriere acustiche integrate con barriere a verde; nel caso di barriere realizzate con pannelli trasparenti, attrezzarle con apposite sagome anti-collisione per l’avifauna.
115. In particolare, in ordine al clima acustico post operam estendere gli interventi di mitigazione, ove necessario a garantire il rispetto dei limiti di normativa nelle fasce di pertinenza stradali, anche considerando le infrastrutture in adeguamento, gli assi delle nuove tangenziali ed i principali assi di adduzione verso i nuovi nodi di accesso alla rete autostradale.
116. Aggiornare la valutazione della qualità dell'aria approfondendo le simulazioni modellistiche riferite ai parametri temporali presenti nei relativi valori limite, utilizzando i valori limite previsti dalla normativa cogente, anche qualora entrassero in vigore durante il periodo di costruzione dell’opera. Qualora si profilassero, nei vari scenari temporali previsti, condizioni della qualità dell'aria incompatibili con il quadro normativo di riferimento, dovranno essere indicare le azioni correttive o compensative atte a garantire il rispetto dei limiti indicati dalla normativa. Le azioni correttive/compensative individuate dovranno trovare adeguato riscontro nel quadro economico dell'opera.
117. La simulazione dei livelli di materiale particolato PM10 dovrà essere effettuata tramite apposito modello che calcoli direttamente i livelli di materiale particolato PM10, invece di ottenere i livelli indirettamente come frazione del materiale particolato totale PTS. Il set dei parametri chimici previsti dovrà, inoltre, essere incrementato prevedendo la misura del parametro PM 2,5, in ragione della sua importanza sulla caratterizzazione dello stato d’inquinamento. Anche in questo caso andranno rispettati i limiti di norma cogenti, anche qualora entrassero in vigore durante la costruzione dell’opera.

3.1.6. - Prescrizioni inerenti le componenti ambientali: geologia, idrogeologia e idraulica

118. Che in sede di progettazione definitiva le indagini geologiche e geotecniche siano adeguate alla definizione delle opere da realizzare.
119. Le aree che potrebbero presentare degli elementi di pericolosità o vulnerabilità siano studiate mediante puntuali indagini geognostiche e geotecniche, con l’esecuzione di un numero sufficiente di sondaggi meccanici intesi ad accertare e verificare in modo più puntuale le

caratteristiche litologiche, giaciturali e stratigrafiche dei terreni riscontrati e di quelli interessati dalle fondazioni delle opere, corredando l'analisi con esauriente documentazione geotecnica, derivante da prove di laboratorio effettuate su campioni prelevati in situ.

120. La stabilità delle opere che saranno realizzate su terreni di riporto, soprattutto nel caso di elevati spessori, dovrà essere garantita utilizzando per il ripristino materiali idonei per la realizzazione di rilevati, che saranno opportunamente addensati con i mezzi e secondo le modalità previste dalla normativa vigente.
121. Prestare massima attenzione dove il percorso attraversa zone nelle quali sono presenti passaggi litologici tra formazioni dalle diverse caratteristiche geomeccaniche e di permeabilità. Questi particolari contatti stratigrafici, a causa delle discontinuità presenti e per il fatto che terreni dalle caratteristiche di permeabilità e porosità fortemente diversificate possono trovarsi a contatto tra di loro, potrebbero avere delle capacità portanti molto diverse da luogo a luogo, avere coefficienti di costipazione dei terreni granulari o di compattazione dei terreni coesivi anche elevate, a causa del peso dei manufatti sovrastanti e delle vibrazioni indotte, con conseguenti cedimenti differenziali e dissesti localizzati.
122. Dove la strada si sviluppa entro i terreni alluvionali, soprattutto degli alvei fluviali o torrentizi, si dovrà tenere in debita considerazione la presenza di notevoli eteropie stratigrafiche e interdigitazioni tra terreni dalle caratteristiche geotecniche medie o scadenti, spesso sede di falde confinate o semiconfinate, al momento del tutto sconosciute.
123. In alcune aree della Pianura Pontina e lungo il tracciato, in particolar modo nell'attraversamento delle valli alluvionali, è possibile che siano presenti anche a bassa profondità strati torbosi e poco competenti che, a causa della loro natura, possono provocare cedimenti differenziali anche gravi. Si dovrà, pertanto, accertare la presenza di livelli di torba e porre in atto tutte le misure atte al superamento dei rischi che queste litologie possono provocare.
124. Nell'esecuzione dei viadotti occorrerà accertare che il piano di posa delle fondazioni sia posizionato su litotipi omogenei e insista su un unico litotipo. Per meglio limitare la risposta sismica, il substrato scelto dovrà presentare una velocità delle Vs > 800 m/sec o comunque dalle caratteristiche paragonabili ad un bedrock sismico.
125. In alcune aree della Pianura Pontina è presente il fenomeno naturale dei "Sink Holes". L'opera in oggetto attraversa queste aree. Si dovranno, pertanto, effettuare tutti gli studi sufficientemente dettagliati, affinché si possa categoricamente escludere la presenza di sink hole o la possibilità della loro genesi.

126. La progettazione e la realizzazione di qualsiasi opera, dovrà essere eseguita nel più assoluto rispetto delle norme tecniche vigenti, in materia di costruzioni in zona sismica, con particolare attenzione a zone dove sono possibili amplificazioni sismiche ed in particolare:
    - Legge n. 64 del 02/02/1974;
    - D.M. Min. LL.PP. 11/03/1988 “Norme tecniche riguardanti le indagini sui terreni e sulle rocce, la stabilità dei pendii naturali e delle scarpate, i criteri generali e le prescrizioni per la progettazione, l’esecuzione ed il collaudo delle opere di sostegno delle terre e delle opere di fondazione”, con riguardo alla verifica di stabilità in condizioni statiche e dinamiche per tutti gli interventi su pendio;
    - Circ. Regione Lazio del 29/10/1980 n.3317 e Circ. Regione Lazio del 11/9/1982 n. 2950;
    - D.G.R.L. n. 2649 del 18/05/1999;
    - Circ. Regione Lazio del 23/11/1982 n. 769 con particolare riguardo alle indicazioni relative alle distanza di sicurezza da tenere rispetto alle pareti verticali ed in conformità con la normativa vigente in tema di costruzioni;
    - Circ. Min. LL.PP. del 24/9/1988 n.30488 riguardante le Istituzioni alle norme tecniche di cui al D.M. LL.PP. 11/03/1988;
    - D.M. LL.PP. 16/1/1996 “ Norme tecniche relative ai criteri generali per la verifica della sicurezza delle costruzioni, dei carichi e sovraccarichi”;
    - D.M. LL.PP. 16/1/1996 “Norme tecniche per le costruzioni in zone sismiche”;
    - Circ. Min. LL.PP. del 10/04/1997 n. 65/AA.GG. riguardante le istruzioni alle norme tecniche di cui al D.M. 16/01/1996;
    - Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n.3274 del 20 marzo 2003 e normative tecniche per le costruzioni in zona sismica e nota esplicativa dell’Ordinanza emanata dal Dipartimento della Protezione Civile della Presidenza del Consiglio dei Ministri in data 4 giugno 2003;
    - D.G.R.L. n.766 del 01/08/2003;
    - Dovranno essere seguite le nuove tecniche impartite con il D.M. 14/01/2008 e su dovrà eseguire quanto riportato nella D.G.R.L. n.387 del 22/05/2009.
127. Le acque sotterranee, il loro andamento piezometrico e soprattutto le variazioni stagionali dovranno essere studiate dettagliatamente per individuare se e come la falda possa interferire con il tracciato dell’opera, sia nei tratti in galleria, sia negli attraversamenti a giorno nelle valli, dove è possibile che il “fondo” del tracciato stradale interferisca con livelli acquiferi al piano campagna. Nel caso questo studio accerti la possibilità di risalite della falda a giorno si progetti

la linea stradale, prendendo in considerazione la possibilità di rialzare il piano stradale fino ad una quota idonea e lasciando un franco di sicurezza.

128. Prevedere per la fase di realizzazione dei viadotti e/o laddove siano presenti falde superficiali, che:
    - le attività di perforazione e di esecuzione delle fondazioni di pile e spalle non determinino l'insorgere del rischio di diffusione delle sostanze inquinanti dovute ai fluidi di perforazione;
    - l'utilizzazione dei fanghi di perforazione non riduca, per quanto possibile, la permeabilità nelle formazioni litologiche interessate;

    e prevedere per la fase di realizzazione delle gallerie e/o laddove siano presenti falde superficiali, che:
    - vengano approfondite, attraverso nuove indagini con dettaglio commisurato alla complessità stratigrafica e tettonica e allo stato di fratturazione dei rilievi carbonatici, le conoscenze sulla circolazione idrica sotterranea negli acquiferi interferiti dal tracciato, al fine di definire ed adeguare, eventualmente, le soluzioni progettuali delle opere e, con particolare riferimento alle trincee e alle gallerie, verificare che le stesse non possano ostacolare i deflussi delle falde o favorire fenomeni di depauperamento della risorsa;
    - venga effettuata una campagna di misurazione e di catalogazione delle falde eventualmente intercettate durante lo scavo;
    - vengano predisposti allo sbocco delle gallerie sistemi per la misurazione delle acque drenate;
    - venga effettuato il monitoraggio qualitativo e quantitativo delle emergenze della falda basale;
    - venga effettuata la redazione di un protocollo procedurale relativo alla gestione delle emergenze dovute alla captazione delle acque nel rispetto del D.Lgs. 152/06.

129. Nei punti in cui il tracciato incontra zone con captazioni di acque superficiali e sotterranee per il consumo umano, andrà rispettato l'art. 94 del Decreto Legge 03/04/2006 n.152 (disciplina delle aree di salvaguardia delle acque superficiali e sotterranee destinate al consumo umano), ove si legge che per la tutela dello stato delle risorse, si individuano aree di salvaguardia distinte in zone di tutela assoluta e zone di rispetto (la zona di tutela assoluta è costituita dall'area immediatamente circostante le captazioni o derivazioni, deve avere un'estensione di almeno dieci metri di raggio dal punto di captazione, deve essere adeguatamente protetta e deve essere adibita esclusivamente a opere di captazione o presa ed ad infrastrutture di servizio. La zona di tutela assoluta è sottoposta a vincoli e destinazioni d'uso tali da tutelare qualitativamente e quantitativamente la risorsa idrica captata). In particolare, ed in relazione all'opera in argomento,

nella sua fase edificatoria e gestionale, nelle zone di rispetto sono vietati l'insediamento dei seguenti centri di pericolo e lo svolgimento delle seguenti attività:

a) dispersione dei fanghi e acque reflue, anche se depurati;
b) dispersione nel sottosuolo di acque meteoritiche provenienti da piazzali e strade;
c) apertura di cave che possono essere in connessione con la falda;
d) apertura di pozzi ad eccezione di quelli che estraggono acque destinate al consumo umano e di quelli finalizzati alla variazione dell'estrazione ed alla protezione delle caratteristiche quali-quantitative della risorsa idrica;
e) gestione rifiuti.

Pertanto:

* Non si potrà realizzare alcuna opera che interferisca con un'area di tutela assoluta.

* Nel caso d'interferenze con un'area di rispetto, si dovranno:

a) prestare attenzione all'impermeabilizzazione in maniera stagna di tutte le porzioni di territorio che si troveranno all'interno di detta area, mediante la posa in opera di uno o più strati impermeabili;
b) realizzare cabalette perimetrali di adeguate profondità, in modo da raccogliere le acque di pioggia e i liquami provenienti da eventuali sversamenti accidentali;
c) tutti i tipi di liquami saranno, comunque, adeguatamente allontanati al di fuori dell'area di rispetto attraverso opere totalmente impermeabilizzate e mandate verso la più vicina linea di drenaggio esistente e se necessario dopo apposita bonifica;
d) le trincee dove saranno poste le condotte per lo smaltimento delle acque chiarificate devono avere una pendenza minima, idonea allo scorrimento dell'acqua stessa (Delibera Ministero LL.PP 04/02/1977-Norme tecniche generali sulla natura e consistenza degli impianti di smaltimento sul suolo o in sottosuolo di insediamenti civili).

130. In ordine ai rischi di esondazione relativi alle aree di attenzione segnalate ed, in generale, alle aree coinvolte da regime idraulico di bonifica, garantire la sicurezza delle opere ed il regolare deflusso delle acque adottando opportune misure progettuali.

131. Si dovrà verificare la possibilità che fossi o corsi d'acqua presenti nelle vicinanze, in caso di piene, possano tracimare allagando le zone in cui è prevista la realizzazione dell'autostrada, sia in fase edificatoria che gestionale.

132. I fossi e i corsi d'acqua che intersecano o che bordano l'opera in progetto non dovranno essere attraversato a raso o chiusi in alcun modo, ma dovranno essere attraversati dalle opere in progetto in modo da mantenere una luce idonea al passaggio delle acque; se i corsi d'acqua fossero privi di valutazioni di pericolosità idraulica, essi siano studiati mediante opportuni calcoli

idraulici con tempi di ritorno almeno centannali per verificarne le caratteristiche idrauliche e le massime portate ed in modo da progettare le opportune opere per l'attraversamento degli stessi.

133. Qualsiasi sistema di smaltimento delle acque superficiali sia progettato in modo da regimarlo e canalizzarlo verso le più vicine linee di drenaggio esistenti.

134. Nelle interferenze con i corsi d'acqua, al fine di salvaguardarne il più possibile la morfologia naturale, la qualità ambientale e la biodiversità, in corrispondenza degli attraversamenti con viadotto dovranno essere mantenute e salvaguardate le condizioni naturali degli alvei e delle sponde, evitando il più possibile la rettifica e la riprofilatura delle sponde stesse e del fondo con scogliere. I tratti di scavalco in argomento non dovranno in nessun caso essere interessati della posa di pile in alveo, ne dà stretta coassialità. In merito ai corsi d'acqua naturali e artificiali si dovranno, pertanto, valutare attentamente le caratteristiche di ciascun corso d'acqua, posizionando di conseguenza le opere d'arte (spalle e piloni) in modo da non restringere la luce utile del letto fluviale. Nel caso dei corsi d'acqua minori, interferiti dagli assi di nuova realizzazione dovranno, ove possibile, essere previste soluzioni di attraversamento a ponte, evitando l'adozione di tombini scatolari, che potranno, comunque, essere utilizzati ove già presenti per i tratti in sede ed ove necessario, perché utilizzati anche per garantire la continuità dei fondi agricoli attraversati. Andranno, comunque, previsti gli interventi di rinaturalizzazione e riqualificazione ambientale nel caso di situazioni di scarsa naturalità, operando con le tecniche dell'ingegneria naturalistica.

135. Per quanto attiene la Tangenziale di Latina, in sede di redazione del progetto definitivo, il progetto dovrà essere integrato con la seguente documentazione:
   - verifica di compatibilità idraulica, rispetto ai livelli idrici relativi alla portata di piena con tempo di ritorno di duecento anni, della tratta ricadente in "aree di attenzione idraulica" compresa tra gli attraversamenti N°12 (Canale delle Acque medie alla prog. 3+354) e N°.15 (Canale delle Acque Medie alla prog. 10+161);
   - verifica del grado di riempimento dei fossi di guardia previsti al di sopra delle scarpate delle trincee e alla base delle scarpate di rilevato.

136. Per quanto riguarda il sistema di raccolta, allontanamento, depurazione e scarico delle acque di prima pioggia dettagliare le opere di allontanamento delle acque di piattaforma a valle degli impianti di trattamento, prevedendo una fase di campionamento periodico per l'analisi delle acque in uscita, e verificare che le variazioni quali-quantitative e fisiche del corpo idrico in cui le suddette acque sono scaricate siano compatibili con le indicazioni normative nazionali e dell'Autorità di Bacino competente.

3.1.7. - Prescrizioni inerenti gli aspetti paesaggistico – architettonico ed opere di mitigazione a verde

137. Per quanto concerne la tutela del paesaggio ed, in particolare, dei numerosi corsi d’acqua interferiti dall’infrastruttura e delle relative sponde, per una fascia di 150 metri ciascuna, sottoposti ope legis a tutela paesistica, si richiama l’art.7c.bis della L.R. n. 24/98 che consente, anche in deroga a quanto previsto nell’articolo medesimo, “gli interventi relativi alle infrastrutture viarie, ferroviarie ed a rete…anche al fine dell’attraversamento dei corsi d’acqua”, a condizione che “il tracciato dell’infrastruttura mantenga integro il corso d’acqua e la vegetazione ripariale esistente”, ovvero “preveda una adeguata sistemazione paesistica coerente con i caratteri morfologici e vegetazionali dei luoghi”. In sede di progettazione definitiva e nella realizzazione delle opere, dovranno quanto più possibile essere mantenuti integri il corso d'acqua e la vegetazione ripariale esistente, prevedendo, inoltre, adeguata sistemazione paesistica coerente con i caratteri morfologici e vegetazionali dei luoghi, con ripristini ambientali, opere di ingegneria naturalistica e adeguati interventi di mitigazione locale e generale. In particolare, per ciò che attiene i vincoli di carattere monumentale – paesaggistico, la Soprintendenza per i beni architettonici ed il paesaggio delle provincie di RM-RI-VT-FR-LT rileva che alcune parti del tracciato vanno ad interessare le aree sottoposte a vincolo di tutela paesaggistica di seguito elencate.

CORRIDOIO INTERMODALE ROMA – LATINA

COMUNE DI LATINA:

Il tracciato previsto attraversa alcuni corsi d’acqua vincolati ai sensi del D.Lgs. n.42/04 – art. 142 lettera c): Fosso di Moscarello e Fosso di Femmina Morta posti al confine con il Comune di Cisterna e Fosso del Fico;

Il tracciato attraversa un’area vincolata ai sensi del D.Lgs. n.42/04 – art. 142 lettera g): Vegetazione ripariale in corrispondenza del Fosso di Moscarello;

Per ciò che attiene la Tangenziale Est di Latina, il tracciato si sviluppa ad est del territorio comunale ed attraversa alcuni corsi d'acqua vincolati ai sensi del D.Lgs. 42/04 - art.142 lettera c): Canale delle Acque Medie, Fosso Maschero o delle Congiunte e Fosso di Cisterna. Dall'esame degli elaborati del progetto preliminare non si rilevano particolari elementi di contrasto con l'azione di tutela del compendio paesaggistico attraversato, a condizione che siano realizzati idonei interventi di mitigazione con l'impianto di filari arborei e fasce arboree-arbustive.

COMUNE DI APRILIA:

Il tracciato previsto attraversa alcuni corsi d’acqua vincolati ai sensi del D.Lgs. n.42/04 – art. 142 lettera c): Fosso di Valle Abate, Fiume Astura o di Conca, Fosso di Carano, Fosso Leschiana,

Fosso della Moletta, Fosso Tuffei, Fosso di Campo del Fico, Fosso dell'Acqua del Valarello, Fosso dell'Incastro. Il tracciato attraversa alcune aree vincolate ai sensi del D.Lgs. n.42/04 – art. 142 lettera g): territori coperti da boschi e foreste o sottoposti a vincolo di rimboschimento. in corrispondenza dei Fossi della Moletta, dell'Acqua del Valarello.

138. La tipologia delle opere di protezione dal rumore dovrà essere opportunamente studiata ed analizzata in rapporto al contesto territoriale, anche attraverso fotosimulazioni e rendering; in particolare, in presenza di opera d'arte, si prescrive di utilizzare una tipologia di barriera la cui forma sia integrata dal punto di vista architettonico con la struttura prescelta per l'impalcato e per le pile.
139. Sviluppare le opere di sistemazione a verde, di ripristino ambientale e di rinaturazione previste in progetto assumendo come riferimento:
    - "Linee guida per capitolati speciali per interventi di ingegneria naturalistica e lavori di opere a verde" del Ministero dell'Ambiente, Servizio VIA, settembre 1997 e altri manuali qualificati quali, ad esempio:
    - "Atlante delle opere di sistemazione dei versanti" dell'APAT, 2002;
    - "Manuale di Ingegneria naturalistica" della Regione Lazio, 2001;
    - "Quaderno delle opere tipo d'ingegneria naturalistica" della Regione Lombardia, 2000.
140. Prevedere la realizzazione di sistemazioni a verde che abbiano come scopo precipuo l'integrazione ecosistemica della flora autoctona, privilegiando, pertanto, l'impianto di specie che garantiscano la diversità biologica e l'integrazione dell'opera nell'ambiente circostante, tenendo conto delle diverse zone intercettate dal tracciato. Siano adottate, in generale, specie vegetali scelte nelle rispettive serie della vegetazione potenziale, segnatamente: - Valle del Sacco: serie della rovella e del cerro; serie del carpino nero; serie del cerro; serie dell'ontano nero dei salici e pioppi; -Colli Albani -Giulianello: serie del faggio e del carpino bianco; serie del cerro; serie della rovella e del cerro; serie del leccio; Agro Pontino: serie del cerro; serie del leccio e sughera; serie della macchia; serie del frassino meridionale; serie dell'ontano nero dei frassini e dei pioppi. A queste ove applicabili saranno da aggiungere le specie vegetali che caratterizzano le colture e le sistemazioni agrarie tradizionali dei territori attraversati, come nel caso degli eucalipti nella Piana Pontina. Le specie arboree ed arbustive messe a dimora dovranno, pertanto, essere appartenenti all'orizzonte fitoclimatico del luogo e dovrà, inoltre, essere assicurata la corretta manutenzione dell'impianto per il buono stato vegetativo delle specie immesse.
141. Andrà previsto l'inserimento di barriere di tipo vegetale con funzione di filtro alla ricaduta d'inquinanti, anche in quelle aree dove vi potrebbe essere un danno alla qualità della produzione agricola di pregio.

142. Impiegare tecniche di ingegneria naturalistica al fine di mitigare l'impatto visivo dell'infrastrutture sul paesaggio.
143. Andrà, a seguito degli interventi mitigativi e di recupero del paesaggio, rappresentata l'attenuazione della percezione da parte dei recettori in adeguata documentazione grafica.

3.1.8. - Prescrizioni inerenti il Piano di Monitoraggio Ambientale

144. Elaborare il progetto di Monitoraggio Ambientale secondo le norme tecniche dell'allegato XXI del D.Lgs. 163/2006 e le Linee Guida predisposte dalla Commissione Speciale VIA; i costi dell'attuazione del monitoraggio dovranno essere indicati nel quadro economico del progetto.
145. Avviare, già nella fase di progettazione esecutiva e prima dell'inizio dei lavori, le attività di monitoraggio ambientale ante operam. Il PMA dovrà essere ottimizzato, sulla base di una più puntuale valutazione degli effetti ambientali di portata locale e coerentemente esteso alle infrastrutture in adeguamento, agli assi delle nuove tangenziali, ai principali assi di adduzione verso i nuovi nodi di accesso alla rete autostradale, nonché all'asse della tangenziale di Latina.

3.1.9. - Prescrizioni inerenti le opere compensative di carattere ambientale, storico ed archeologico

146. Allo scopo di rinaturalizzare e tutelare l'ambito interessato dai lavori, si dovranno eseguire opere di compensazione ambientale, mirate alla messa in sicurezza delle aree esondabili, attraverso la sistemazione idraulica dall'asta dei fossi, soggette ad esondazione, da realizzarsi con tecniche e soluzioni, proprie dell'ingegneria naturalistica.

3.2. – Raccomandazioni da recepire nella progettazione definitiva

W) Coinvolgere, in relazione agli effetti sugli aspetti agroecosistemici, le associazioni di categoria per individuare le opportune misure di mitigazione e di compensazione, in ordine alla determinazione degli indennizzi di esproprio fare ricorso all'applicazione dell'"Accordo del Passante di Mestre".

X) Prevedere, ove possibile, una più contenuta fascia di rispetto dell'infrastruttura.

Y) Nell'ambito della redazione delle successive fasi progettuali, si raccomanda di studiare la possibilità di un eventuale collegamento fra la viabilità secondaria di via Apriliana e la viabilità secondaria della SR Nettunense, considerando eventuali proposte del Comune di Aprilia.

Z) Di verificare ulteriormente in fase progettuale esecutiva la fattibilità di una nuova ubicazione dello svincolo di Aprilia Sud, per realizzare un'interconnessione diretta con la Nettunense, al

fine di evitare flussi veicolari di attraversamento improprio dell'area urbana.

AA) Che, nel caso di interferenze con altre infrastrutture di corridoio, ancorché in previsione, ci si adoperi con la massima cura: - per favorire lo scambio di informazioni, la cooperazione e il coordinamento reciproco; - per coordinare le fasi di cantierizzazione, favorendo l'uso coordinato delle aree di cantiere, della viabilità, delle cave e dei siti di discarica; -per coordinare la progettazione delle opere a verde e delle opere di mitigazione e di compensazione; -per favorire l'inserimento paesaggistico ambientale delle interferenze.

BB) Che, relativamente agli interventi di ottimizzazione dell'inserimento nel territorio e nell'ambiente, si adottino le migliori tecniche disponibili per assicurare sempre l'ottimizzazione degli interventi di recupero delle aree di cantiere.

CC) Scegliere le caratteristiche di ciascuna misura di mitigazione verificandone gli effetti su tutte le componenti ambientali.

DD) Lungo i corsi d'acqua soggetti a vincolo, in sede di progettazione definitiva e nella realizzazione delle opere, vengano quanto più possibile mantenuti integri il corso d'acqua e la vegetazione ripariale esistente, prevedendo inoltre adeguata sistemazione paesistica coerente con i caratteri morfologici e vegetazionali dei luoghi, con ripristini ambientali, opere di ingegneria naturalistica e adeguati interventi di mitigazione locale e generale.

EE) Dovrà essere posta particolare cura in sede di progettazione definitiva al patrimonio agricolo produttivo.

FF) Avvalersi, per il monitoraggio ambientale, del supporto di competenze specialistiche qualificate, anche attraverso la definizione di specifici protocolli e/o convenzioni.

GG) Ridurre il consumo energetico facendo ricorso a tecnologie e dispositivi di massima efficienza ed integrando le strutture con sistemi basati su fonti rinnovabili.

HH) In sede di progettazione definitiva delle infrastrutture dovrà verificarsi sopratutto in prossimità dei centri abitati e delle zone antropizzate l'eventuale adeguamento della viabilità locale.

II) Nel caso si verificasse l'eventuale rinvenimento di faglie non individuate nella ricostruzione strutturale progettuale, si richiede un approfondimento geologico ed idrogeologico. Si ricorda, infatti, che un disturbo tettonico potrebbe essere sede di venute d'acqua (di falda e/o meteoritica) nel caso di gallerie o presentare alterazioni delle caratteristiche geotecniche o addirittura terreni cataclasati o fortemente argillificati e milonitizzati, che nel caso di opere lineari, possono alla lunga, portare a dei dissesti localizzati in zone maggiormente vulnerabili e sensibili, in particolare laddove lungo il tracciato si prevede l'attraversamento di alcuni

possibili paleoalvei e/o alvei, il cui andamento in profondità non è conosciuto, così come se la genesi degli stessi sia in qualche modo legata a un qualche motivo tettonico.

JJ) Nell’attraversamento delle aree vulcaniche, si dovrà accertare la possibilità che siano presenti cavità sotterranee a pregressa attività antropica o naturali. In caso di ritrovamento, si dovrà studiare la loro esatta posizione e andamento e si dovranno fornire tutti gli approfondimenti necessari per la loro messa in sicurezza attraverso interventi di mitigazione del rischio o lo spostamento del tracciato stradale.

PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (LEGGE N. 443/2001)
APPROVAZIONE PROGETTO DEFINITIVO
ROMA (TOR DE’ CENCI) – LATINA NORD (CUP F31B01000210008)
E CISTERNA - VALMONTONE (CUP F31B04000310008)
OLTRE PROGETTI DEFINITIVI E PRELIMINARI DI OPERE CONNESSE

ALLEGATO 2

RISOLUZIONE DELLE INTERFERENZE ED ESPROPRI

1. RISOLUZIONE DELLE INTERFERENZE

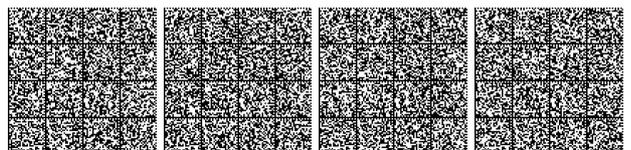
1.1. – Autostrada Roma (Tor de'Cenci) – Latina

CENSIMENTO INTERFERENZE	CODICE ELABORATO
AUTOSTRADA ROMA - LATINA	
INTERFERENZE PLANIMETRIE	**CODICE ELABORATO**
Planimetria censimento delle interferenze - Dal Km 0+000 al Km 3+800	LO403B_D_0801_T01_IN00_INT_PV01_C.dwg
Planimetria censimento delle interferenze - Dal Km 3+800 al Km 7+400	LO403B_D_0801_T01_IN00_INT_PV02_C.dwg
Planimetria censimento delle interferenze - Dal Km 7+400 al Km 10+800	LO403B_D_0801_T01_IN00_INT_PV03_C.dwg
Planimetria censimento delle interferenze - Dal Km 10+800 al Km 14+100	LO403B_D_0801_T01_IN00_INT_PV04_C.dwg
Planimetria censimento delle interferenze - Dal Km 14+100 al Km 17+500	LO403B_D_0801_T01_IN00_INT_PV05_C.dwg
Planimetria censimento delle interferenze - Dal Km 17+500 al Km 21+000	LO403B_D_0801_T01_IN00_INT_PV06_C.dwg
Planimetria censimento delle interferenze - Dal Km 21+000 al Km 24+400	LO403B_D_0801_T01_IN00_INT_PV07_C.dwg
Planimetria censimento delle interferenze - Dal Km 24+400 al Km 27+900	LO403B_D_0801_T01_IN00_INT_PV08_C.dwg
Planimetria censimento delle interferenze - Dal Km 27+900 al Km 31+400	LO403B_D_0801_T01_IN00_INT_PV09_C.dwg
Planimetria censimento delle interferenze - Dal Km 31+400 al Km 34+900	LO403B_D_0801_T01_IN00_INT_PV10_C.dwg
Planimetria censimento delle interferenze - Dal Km 34+900 al Km 38+200	LO403B_D_0801_T01_IN00_INT_PV11_C.dwg
Planimetria censimento delle interferenze - Dal Km 38+200 al Km 41+700	LO403B_D_0801_T01_IN00_INT_PV12_C.dwg
Planimetria censimento delle interferenze - Dal Km 41+700 al Km 44+900	LO403B_D_0801_T01_IN00_INT_PV13_C.dwg
Planimetria censimento delle interferenze - Dal Km 44+900 al Km 48+100	LO403B_D_0801_T01_IN00_INT_PV14_C.dwg
Planimetria censimento delle interferenze - Dal Km 48+100 al Km 51+400	LO403B_D_0801_T01_IN00_INT_PV15_C.dwg
Planimetria censimento delle interferenze - Dal Km 51+400 al Km 52+144	LO403B_D_0801_T01_IN00_INT_PV16_C.dwg
INTERFERENZE SCHEDE TECNICHE	**CODICE ELABORATO**
Censimento sottoservizi- Scheda tecnica Fornitura Acquedotto	LO403B_D_0801_T01_IN00_INT_SC01_C.dwg
Censimento sottoservizi- Scheda tecnica Fornitura Energia Elettrica	LO403B_D_0801_T01_IN00_INT_SC02_C.dwg
Censimento sottoservizi- Scheda tecnica Gas Metano	LO403B_D_0801_T01_IN00_INT_SC03_C.dwg
Censimento sottoservizi- Scheda tecnica Oleodotto	LO403B_D_0801_T01_IN00_INT_SC04_C.dwg
Censimento sottoservizi- Scheda tecnica Rete Fognante	LO403B_D_0801_T01_IN00_INT_SC05_C.dwg
Censimento sottoservizi- Scheda tecnica Telefonia Fissa	LO403B_D_0801_T01_IN00_INT_SC06_C.dwg
Censimento sottoservizi- Scheda tecnica Telefonia Mobile	LO403B_D_0801_T01_IN00_INT_SC07_C.dwg

1.2. – Autostrada Cisterna – Valmontone

AUTOSTRADA CISTERNA-VALMONTONE	
INTERFERENZE PLANIMETRIE	**CODICE ELABORATO**
Planimetria censimento delle interferenze - Dal Km 0+000 al Km 3+300	LO403B_D_0801_T02_IN00_INT_PV21_C.dwg
Planimetria censimento delle interferenze - Dal Km 3+300 al Km 6+400	LO403B_D_0801_T02_IN00_INT_PV22_C.dwg
Planimetria censimento delle interferenze - Dal Km 6+400 al Km 9+500	LO403B_D_0801_T02_IN00_INT_PV23_C.dwg
Planimetria censimento delle interferenze - Dal Km 9+500 al Km 13+000	LO403B_D_0801_T02_IN00_INT_PV24_C.dwg
Planimetria censimento delle interferenze - Dal Km 13+000 al Km 16+400	LO403B_D_0801_T02_IN00_INT_PV25_C.dwg
Planimetria censimento delle interferenze - Dal Km 16+400 al Km 20+000	LO403B_D_0801_T02_IN00_INT_PV26_C.dwg
Planimetria censimento delle interferenze - Dal Km 20+000 al Km 23+400	LO403B_D_0801_T02_IN00_INT_PV27_C.dwg
Planimetria censimento delle interferenze - Dal Km 23+400 al Km 26+800	LO403B_D_0801_T02_IN00_INT_PV28_C.dwg
Planimetria censimento delle interferenze - Dal Km 26+800 al Km 30+400	LO403B_D_0801_T02_IN00_INT_PV29_C.dwg
Planimetria censimento delle interferenze - Dal Km 30+400 al Km 31+100	LO403B_D_0801_T02_IN00_INT_PV30_C.dwg
INTERFERENZE SCHEDE TECNICHE	**CODICE ELABORATO**
Censimento sottoservizi- Scheda tecnica Fornitura Acquedotto	LO403B_D_0801_T02_IN00_INT_SC13_C.dwg
Censimento sottoservizi- Scheda tecnica Fornitura Energia Elettrica	LO403B_D_0801_T02_IN00_INT_SC14_C.dwg
Censimento sottoservizi- Scheda tecnica Gas Metano	LO403B_D_0801_T02_IN00_INT_SC15_C.dwg
Censimento sottoservizi- Scheda tecnica Rete Fognante	LO403B_D_0801_T02_IN00_INT_SC16_C.dwg
Censimento sottoservizi- Scheda tecnica Telefonia Fissa	LO403B_D_0801_T02_IN00_INT_SC17_C.dwg

1.3. Tangenziale Latina

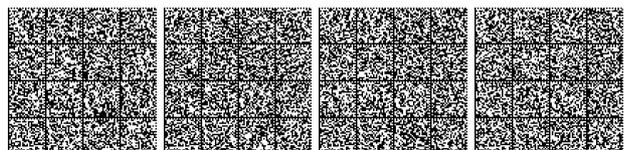
TANGENZIALE DI LATINA	
INTERFERENZE PLANIMETRIE	**CODICE ELABORATO**
Planimetria censimento delle interferenze - Dal Km 0+000 al Km 2+400	LO403B_D_0801_T01_IN00_INT_PV17_C.dwg
Planimetria censimento delle interferenze - Dal Km 2+400 al Km 5+800	LO403B_D_0801_T01_IN00_INT_PV18_C.dwg
Planimetria censimento delle interferenze - Dal Km 5+800 al Km 9+200	LO403B_D_0801_T01_IN00_INT_PV19_C.dwg
Planimetria censimento delle interferenze - Dal Km 9+200 al Km 12+455	LO403B_D_0801_T01_IN00_INT_PV20_C.dwg
INTERFERENZE SCHEDE TECNICHE	**CODICE ELABORATO**
Censimento sottoservizi- Scheda tecnica Fornitura Acquedotto	LO403B_D_0801_T01_IN00_INT_SC08_C.dwg
Censimento sottoservizi- Scheda tecnica Fornitura Energia Elettrica	LO403B_D_0801_T01_IN00_INT_SC09_C.dwg
Censimento sottoservizi- Scheda tecnica Gas Metano	LO403B_D_0801_T01_IN00_INT_SC10_C.dwg
Censimento sottoservizi- Scheda tecnica Rete Fognante	LO403B_D_0801_T01_IN00_INT_SC11_C.dwg
Censimento sottoservizi- Scheda tecnica Telefonia Fissa	LO403B_D_0801_T01_IN00_INT_SC12_C.dwg

1.4. Tangenziale Artena – Lariano – Cori

TANGENZIALE ARTENA-LARIANO-CORI	
INTERFERENZE PLANIMETRIE	**CODICE ELABORATO**
Planimetria censimento delle interferenze - Dal Km 0+000 al Km 3+000	LO403B_D_0801_T02_IN00_INT_PV34_C.dwg
Planimetria censimento delle interferenze - Dal Km 0+000 al Km 3+131	LO403B_D_0801_T02_IN00_INT_PV35_C.dwg
Planimetria censimento delle interferenze - Dal Km 0+000 al Km 3+783	LO403B_D_0801_T02_IN00_INT_PV36_C.dwg
INTERFERENZE SCHEDE TECNICHE	**CODICE ELABORATO**
Censimento sottoservizi- Scheda tecnica Fornitura Energia Elettrica	LO403B_D_0801_T02_IN00_INT_SC18_C.dwg
Censimento sottoservizi- Scheda tecnica Gas Metano	LO403B_D_0801_T02_IN00_INT_SC19_C.dwg
Censimento sottoservizi- Scheda tecnica Rete Fognante	LO403B_D_0801_T02_IN00_INT_SC20_C.dwg
Censimento sottoservizi- Scheda tecnica Fornitura Energia Elettrica	LO403B_D_0801_T02_IN00_INT_SC21_C.dwg
Censimento sottoservizi- Scheda tecnica Rete Fognante	LO403B_D_0801_T02_IN00_INT_SC22_C.dwg
Censimento sottoservizi- Scheda tecnica Telefonia Fissa	LO403B_D_0801_T02_IN00_INT_SC23_C.dwg
Censimento sottoservizi- Scheda tecnica Fornitura Energia Elettrica	LO403B_D_0801_T02_IN00_INT_SC24_C.dwg
Censimento sottoservizi- Scheda tecnica Gas Metano	LO403B_D_0801_T02_IN00_INT_SC25_C.dwg

1.5. – Tangenziale Labico

TANGENZIALE LABICO	
INTERFERENZE PLANIMETRIE	**CODICE ELABORATO**
Planimetria censimento delle interferenze - Dal Km 0+000 al Km 0+708	LO403B_D_0801_T02_IN00_INT_PV31_C.dwg
Planimetria censimento delle interferenze - Dal Km 0+000 al Km 1+330	LO403B_D_0801_T02_IN00_INT_PV32_C.dwg
Planimetria censimento delle interferenze - Dal Km 0+000 al Km 3+868	LO403B_D_0801_T02_IN00_INT_PV33_C.dwg
INTERFERENZE SCHEDE TECNICHE	**CODICE ELABORATO**
Censimento sottoservizi- Scheda tecnica Fornitura Energia Elettrica	LO403B_D_0801_T02_IN00_INT_SC26_C.dwg
Censimento sottoservizi- Scheda tecnica Gas Metano	LO403B_D_0801_T02_IN00_INT_SC27_C.dwg
Censimento sottoservizi- Scheda tecnica Rete Fognante	LO403B_D_0801_T02_IN00_INT_SC28_C.dwg
Censimento sottoservizi- Scheda tecnica Telefonia Fissa	LO403B_D_0801_T02_IN00_INT_SC29_C.dwg
Censimento sottoservizi- Scheda tecnica Fornitura Energia Elettrica	LO403B_D_0801_T02_IN00_INT_SC30_C.dwg
Censimento sottoservizi- Scheda tecnica Fornitura Energia Elettrica	LO403B_D_0801_T02_IN00_INT_SC31_C.dwg
Censimento sottoservizi- Scheda tecnica Gas Metano	LO403B_D_0801_T02_IN00_INT_SC32_C.dwg
Censimento sottoservizi- Scheda tecnica Telefonia Fissa	LO403B_D_0801_T02_IN00_INT_SC33_C.dwg

2. ESPROPRI

ESPROPRI (sia Roma-Latina che Cisterna-Valmontone)	CODICE ELABORATO
Relazione giustificativa	LO403B_D_0801_T00_ES00_ESP_RE01_C.dwg
Elenco Ditte	LO403B_D_0801_T01_ES00_ESP_RE02_C.dwg
Stima delle Espropriazioni	LO403B_D_0801_T01_ES00_ESP_RE03_C.dwg
Fabbricati da demolire	LO403B_D_0801_T01_ES00_ESP_RE04_C.dwg
Visure catastali	LO403B_D_0801_T01_ES00_ESP_RE05_A.dwg
Estratti di mappa	LO403B_D_0801_T01_ES00_ESP_RE06_A.dwg
Piano Particellare d'Esproprio	LO403B_D_0801_T01_ES00_ESP_PP04_C.dwg
Piano Particellare d'Esproprio	LO403B_D_0801_T01_ES00_ESP_PP05_C.dwg
Piano Particellare d'Esproprio	LO403B_D_0801_T01_ES00_ESP_PP06_C.dwg
Piano Particellare d'Esproprio	LO403B_D_0801_T01_ES00_ESP_PP07_C.dwg
Piano Particellare d'Esproprio	LO403B_D_0801_T01_ES00_ESP_PP08_C.dwg
Piano Particellare d'Esproprio	LO403B_D_0801_T01_ES00_ESP_PP09_C.dwg
Piano Particellare d'Esproprio	LO403B_D_0801_T01_ES00_ESP_PP10_C.dwg
Piano Particellare d'Esproprio	LO403B_D_0801_T01_ES00_ESP_PP11_C.dwg
Piano Particellare d'Esproprio	LO403B_D_0801_T01_ES00_ESP_PP12_C.dwg
Piano Particellare d'Esproprio	LO403B_D_0801_T01_ES00_ESP_PP13_C.dwg
Piano Particellare d'Esproprio	LO403B_D_0801_T01_ES00_ESP_PP14_C.dwg
Piano Particellare d'Esproprio	LO403B_D_0801_T01_ES00_ESP_PP15_C.dwg
Piano Particellare d'Esproprio	LO403B_D_0801_T01_ES00_ESP_PP16_C.dwg
Piano Particellare d'Esproprio	LO403B_D_0801_T01_ES00_ESP_PP17_C.dwg
Piano Particellare d'Esproprio	LO403B_D_0801_T01_ES00_ESP_PP18_C.dwg
Piano Particellare d'Esproprio	LO403B_D_0801_T01_ES00_ESP_PP19_A.dwg
Piano Particellare d'Esproprio	LO403B_D_0801_T01_ES00_ESP_PP20_A.dwg
Elenco Ditte	LO403B_D_0801_T02_ES00_ESP_RE02_C.dwg
Fabbricati da demolire	LO403B_D_0801_T02_ES00_ESP_RE04_A.dwg
Stima delle Espropriazioni	LO403B_D_0801_T02_ES00_ESP_RE03_C.dwg
Visure catastali	LO403B_D_0801_T02_ES00_ESP_RE05_A.dwg
Estratti di mappa	LO403B_D_0801_T02_ES00_ESP_RE06_A.dwg

ESPROPRI (sia Roma-Latina che Cisterna-Valmontone)	CODICE ELABORATO
Piano Particellare d'Esproprio	LO403B_D_0801_T02_ES00_ESP_PP03_C.dwg
Piano Particellare d'Esproprio	LO403B_D_0801_T02_ES00_ESP_PP04_C.dwg
Piano Particellare d'Esproprio	LO403B_D_0801_T02_ES00_ESP_PP05_C.dwg
Piano Particellare d'Esproprio	LO403B_D_0801_T02_ES00_ESP_PP06_C.dwg
Piano Particellare d'Esproprio	LO403B_D_0801_T02_ES00_ESP_PP07_C.dwg
Piano Particellare d'Esproprio	LO403B_D_0801_T02_ES00_ESP_PP08_C.dwg
Piano Particellare d'Esproprio	LO403B_D_0801_T02_ES00_ESP_PP09_C.dwg
Piano Particellare d'Esproprio	LO403B_D_0801_T02_ES00_ESP_PP10_C.dwg
Piano Particellare d'Esproprio	LO403B_D_0801_T02_ES00_ESP_PP11_C.dwg
Piano Particellare d'Esproprio	LO403B_D_0801_T02_ES00_ESP_PP12_C.dwg
Piano Particellare d'Esproprio	LO403B_D_0801_T02_ES00_ESP_PP13_C.dwg
Piano Particellare d'Esproprio	LO403B_D_0801_T02_ES00_ESP_PP14_A.dwg
Piano Particellare d'Esproprio	LO403B_D_0801_T02_ES00_ESP_PP15_A.dwg
Piano Particellare d'Esproprio	LO403B_D_0801_T02_ES00_ESP_PP16_A.dwg
Piano Particellare d'Esproprio	LO403B_D_0801_T03_ES00_ESP_PP00_C.dwg
Piano Particellare d'Esproprio	LO403B_D_0801_T03_ES00_ESP_PP01_C.dwg
Piano Particellare d'Esproprio	LO403B_D_0801_T03_ES00_ESP_PP02_C.dwg
Elenco Ditte	LO403B_D_0801_T03_ES00_ESP_RE01_C.dwg
Stima delle Espropriazioni	LO403B_D_0801_T03_ES00_ESP_RE02_A.dwg
Fabbricati da demolire	LO403B_D_0801_T03_ES00_ESP_RE03_A.dwg
Visure catastali	LO403B_D_0801_T03_ES00_ESP_RE04_A.dwg
Estratti di mappa	LO403B_D_0801_T03_ES00_ESP_RE05_A.dwg

PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (LEGGE N. 443/2001)
APPROVAZIONE PROGETTO DEFINITIVO
ROMA (TOR DE' CENCI) – LATINA NORD (CUP F31B01000210008)
E CISTERNA - VALMONTONE (CUP F31B04000310008)
OLTRE PROGETTI DEFINITIVI E PRELIMINARI DI OPERE CONNESSE

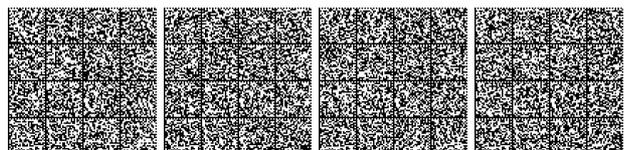
ALLEGATO 3

PRESCRIZIONI RELATIVE ALLO STIPULANDO PROTOCOLLO D'INTESA TRA PREFETTURA, SOCIETA' AUTOSTRADE DEL LAZIO S.p.A. E SOCIETA' CONCESSIONARIA

Fermi restando gli adempimenti previsti dal decreto del Presidente della Repubblica 3 giugno 1998, n. 252, e nel rispetto delle disposizioni di cui alla legge 13 agosto 2010 n. 136 e ss.mm.ii.,lo stipulando protocollo d'intesa dovrà prevedere ulteriori misure intese a rendere più stringenti le verifiche antimafia e a prevedere forme di monitoraggio durante l'esecuzione dei lavori.

In particolare lo stipulando protocollo dovrà avere contenuti che riflettano le seguenti linee-guida:

necessità di evidenziare il ruolo di soggetto responsabile della sicurezza dell'opera, anche sotto il profilo antimafia, della società Società concessionaria, la quale si fa garante – verso il soggetto aggiudicatore e verso gli organi deputati ai controlli antimafia – del flusso informativo relativo alla filiera delle imprese che a qualunque titolo partecipino all'esecuzione dell'opera;

- necessità di porre specifica attenzione, anche sulla scorta dell'esperienza costituita dall'esecuzione dei lavori dell'Alta Velocità, a particolari tipologie esecutive, attinenti ad una serie di prestazioni (trasporto e movimento terra, noli a caldo e noli a freddo, servizi di guardiania, ecc.) che, per loro natura, più di altre si prestano a forme di infiltrazione criminale: con riguardo a tali tipologie è venuta in evidenza la necessità di un rigoroso accertamento dei requisiti soggettivi dell'impresa, individuale o collettiva, che effettua le relative prestazioni, estendendo ad essa, in via convenzionale, le disposizioni di cui al menzionato art. 10 del decreto del Presidente della Repubblica n. 252/1998, che prevedono, in capo al Prefetto, penetranti poteri di accertamento (informazioni antimafia);
- necessità, anche questa mutuata dall'esperienza TAV, di sottoporre eventuali affidamenti e subaffidamenti a clausola di gradimento, prevedendo cioè la possibilità di estromettere l'impresa nei cui confronti le informazioni del Prefetto abbiano dato esito positivo ed azionando a tale scopo una specifica clausola risolutiva espressa;
- necessità di rafforzare il meccanismo espulsivo dell'impresa in odore di mafia, prevedendo che il soggetto aggiudicatore e la Società concessionaria - d'intesa tra loro - definiscano le sanzioni pecuniarie (correlate al valore del contratto) da applicare ai soggetti che abbiano omesso le comunicazioni preventive dei dati relativi alle imprese subaffidatarie, previste dall'art. 118 del D. Lgs. n. 163/2006, ovvero a carico delle imprese nei cui confronti siano emersi elementi che denotino tentativi di infiltrazione mafiosa;
- necessità di controllare gli assetti societari delle imprese coinvolte nell'esecuzione dell'opera a qualunque titolo fino a completamento dell'esecuzione dell'opera stessa attraverso una costante attività di monitoraggio;
- necessità di assicurare, anche attraverso specifiche sanzioni che possono arrivare fino alla revoca degli affidamenti, che tentativi di pressione criminale sulle imprese nella fase di cantierizzazione (illecite richieste di danaro, "offerta di protezione", ecc.) vengano immediatamente comunicati alla Prefettura, fermo restando l'obbligo di denuncia del fatto all'Autorità Giudiziaria;
- necessità di disporre con cadenza periodica (di norma trimestrale) di un resoconto sullo stato di attuazione delle procedure di monitoraggio antimafia.

11A11041

DELIBERAZIONE 18 novembre 2010.

Riprogrammazione e integrazione della delibera CIPE n. 38/2008 riparto «Fondo rotativo per il sostegno alle imprese e gli investimenti in ricerca» (legge n. 311/2004, articolo 1, comma 354). (Deliberazione n. 101/2010).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

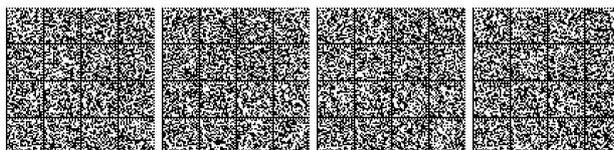
VISTO il decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 297 concernete il riordino della disciplina e snellimento delle procedure per il sostegno della ricerca scientifica e tecnologica, per la diffusione delle tecnologie, per la mobilità dei ricercatori;

VISTO l'art. 1 della legge 30 dicembre 2004, n. 311, (legge finanziaria 2005) e in particolare:

- il comma 354, con il quale viene istituito, presso la gestione separata della Cassa depositi e prestiti S.p.A., un apposito Fondo rotativo per il sostegno alle imprese e gli investimenti in ricerca per la concessione alle imprese di finanziamenti agevolati, con una dotazione iniziale, alimentata con le risorse del risparmio postale, di 6.000 milioni di euro;
- il comma 355, che assegna a questo Comitato, presieduto dal Presidente del Consiglio dei Ministri in maniera non delegabile, il compito di ripartire le risorse del Fondo;

VISTO il decreto legge 14 marzo 2005, n. 35, convertito nella citata legge n. 80/2005, recante disposizioni urgenti nell'ambito del Piano d'azione per lo sviluppo economico, sociale e territoriale e, in particolare:

- l'art. 6, con cui viene destinata una quota pari almeno al 30 per cento del Fondo rotativo di cui all'art. 1, comma 354, della legge 30 dicembre 2004, n. 311 al sostegno di attività nel settore della ricerca e sviluppo, specificando ulteriormente modalità e criteri di assegnazione di tale quota; e con il quale vengono inoltre individuate alcune priorità nei progetti di investimento da finanziare;
- l'art. 8, comma 1, lettera b) che, nell'ambito della riforma degli incentivi per gli investimenti in attività produttive disposti ai sensi dell'art. 1, comma 2, del decreto legge 22 ottobre 1992, n. 415 convertito con modificazioni, nella legge 19 dicembre 1992 n. 488 *e* successive modificazioni*,* e dall'art. 2, comma 203, lettere d), e) ed f) della legge 23 dicembre 1996 n. 662, attribuisce al Comitato, secondo le modalità di cui all'art. 1, comma 356, della citata legge n. 311 del 2004, la funzione di determinare i criteri generali e le modalità di erogazione e di rimborso del finanziamento pubblico agevolato;

VISTO l'art. 8-bis, comma 3, del decreto legge 2 luglio 2007, n. 81, convertito con modificazioni nella legge 3 agosto 2007, n. 127, che ha limitato l'operatività del predetto Fondo per i regimi di aiuto relativi agli strumenti di programmazione negoziata di cui all'art. 2, comma 203, lettere d), e) ed f) della legge n. 662 del 1996;

VISTO l'art. 20-bis del decreto legge 1° ottobre 2007, n. 159, convertito con modificazioni dalla legge 29 novembre 2007, n. 222, che estende l'operatività del predetto Fondo al settore delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale, di cui alla legge 21 dicembre 2001, n. 443;

VISTA la propria delibera 15 luglio 2005 n. 76 (G.U. n. 246/2005), con cui sono stabilite le modalità di funzionamento del "Fondo rotativo per il sostegno alle imprese e gli investimenti in ricerca" e, in particolare il punto 2, in cui, in sede di prima applicazione, viene ripartita una quota del predetto Fondo pari a 3.700 milioni di euro;

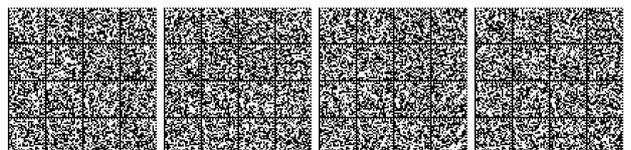
VISTA la propria delibera 22 marzo 2006 n. 45 (G.U. n. 193/2006), con la quale è stata ripartita la quota residua del predetto Fondo per un ammontare pari a 2.300 milioni di euro;

VISTA la propria delibera 22 dicembre 2006, n. 167 (G.U. n. 100/2007), con la quale è stata modificata la ripartizione delle risorse complessive del predetto Fondo;

VISTA la propria delibera 27 marzo 2008, n. 38 (G.U. n. 186/2008), con la quale è stata effettuata una nuova ripartizione della somma pari a 6.000 milioni di euro e determinati gli interventi relativi a valere sulle risorse del Fondo rotativo per il sostegno alle imprese e gli investimenti in ricerca;

VISTA la nota n. 11839 dell'11 maggio 2010 con la quale il Ministero dello sviluppo economico propone, nell'ambito della quota complessivamente assegnata a favore dello stesso Ministero con la citata delibera n. 38/2008, la riduzione delle assegnazioni disposte a favore di alcune tipologie di intervento per un importo di 785 milioni di euro e l'integrazione, di pari importo, del Fondo innovazione tecnologica (FIT) previsto dalla legge 17 febbraio 1982, n. 46 per il finanziamento di programmi di prevalente carattere sperimentale di grandi dimensioni in grado di accrescere lo sviluppo tecnologico del Paese da ammettere alla procedura negoziale;

CONSIDERATO che in tale proposta del Ministero dello sviluppo economico viene precisato, con riferimento ai citati programmi di sviluppo tecnologico, che la maggior parte delle domande pervenute allo stesso Ministero prevede la realizzazione di interventi nelle aree del Centro-Nord e che occorre pertanto fare ricorso alle disponibilità del Fondo rotativo istituito presso la Cassa depositi e prestiti, dal momento che tali programmi non possono beneficiare delle risorse disponibili sul Programma operativo nazionale "Ricerca e competitività" 2007-2013 limitato alle sole regioni rientranti nell'obiettivo "Convergenza";

VISTA la nota n. 8058 del 9 settembre 2010 del Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali con la quale viene proposta la rimodulazione della somma di 300 milioni di euro assegnata a favore dello stesso Ministero con la delibera CIPE n. 38/2008 (di cui 100 milioni di euro già utilizzati per operazioni di riordino fondiario attraverso il regime gestito dall'ISMEA), finalizzando la residua quota di 200 milioni a favore dei contratti di filiera agroalimentare (100 milioni) e delle operazioni di riordino fondiario (100 milioni);

ACQUISITO in seduta, l'accordo dei Ministri, dei Vice Ministri e dei Sottosegretari di Stato presenti;

D E L I B E R A

1. La ripartizione aggiornata della dotazione finanziaria complessiva di 6.000 milioni di euro del "Fondo rotativo per il sostegno alle imprese e gli investimenti in ricerca" è riportata nell'allegata tabella 1 che costituisce parte integrante della presente delibera. Tale tabella, che recepisce le proposte presentate dai Ministeri dello sviluppo economico e delle politiche agricole alimentari e forestali richiamate in premessa, sostituisce l'allegato 1 della propria delibera n. 38/2008.
2. La tipologia degli interventi di ricerca e sviluppo finanziabili dal FIT ai sensi della legge n. 46/1982, di cui all'allegato 2 della delibera n. 38/2008, è integrata con l'intervento "Sostegno di programmi di prevalente sviluppo sperimentale di rilevanti dimensioni e in grado di accrescere lo sviluppo tecnologico del Paese - FIT negoziale" disciplinati dai decreti del Ministro dello sviluppo economico del 5 febbraio e del 14 dicembre 2009. La allegata tabella 2, che costituisce parte integrante della presente delibera, recepisce la detta integrazione e sostituisce l' allegato 2 della propria delibera n. 38/2008.

Roma, 18 novembre 2010

Il Presidente: BERLUSCONI

Il segretario: MICCICHÈ

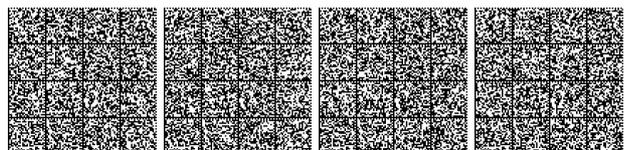
Registrato alla Corte dei conti il 3 agosto 2011
Ufficio controllo Ministeri economico-finanziari, registro n. 8 Economia e finanze, foglio n. 32

Tabella 1 - Nuovo riparto Fondo rotativo Cassa Depositi e Prestiti

ripartizione su base territoriale							
		Aree Sottoutilizzate - Quota	55,75%		Altro - Quota	44,25%	totali
	ricerca e sviluppo	(1) D.L.vo n. 297/99	780	ricerca e sviluppo	(1) D.L.vo n. 297/99	1010	
		(2) L. n. 46/82 (FIT)	25		(2) L. n. 46/82 (FIT)	500	
					(3) L. 46/82 (FIT negoziale)	785	
51,60%		subtotale	**805**		subtotale	**2295**	**3100**
	altro	(4) Legge n. 488/92 riformata	1.620	altro			
		(5) Legge n. 46/82 (FIT)	270		(5) Legge n. 46/82 (FIT)	200	
		(6) Infrastrutture strategiche	350				
		(7) Patti territoriali e Contratti d'Area	0				
		(8) Settore ε agricolo, di cui	300				
		a) avvio dei contratti di filiera	100				
		b) riordino fondiario	100				
		c) riordino fondiario -già utilizzate	100				
48,33%					(9) L. n. 46/82 (FIT-Ambiente)	160	
		subtotale	**2.540**		subtotale	**360**	**2900**
		Totali	**3.345**		Totali	**2655**	**6000**

Tabella 2. Strumenti di intervento aggiornati che accedono al Fondo rotativo della Cassa depositi e prestiti.

	Disposizione Normativa e/o Strumento	Amministrazione competente	Tipologia di interventi previsti
Ricerca e sviluppo	(1) D. L.vo n. 297/1999 Disciplina per il sostegno della ricerca scientifica e tecnologica, per la diffusione delle tecnologie, per la mobilità dei ricercatori	Ministero dell'università e della ricerca	Sostegno agli investimenti in ricerca per l'incremento della produttività dei settori industriali a maggiore capacità di esportazione o ad alto contenuto tecnologico e dell'attrazio degli investimenti dall'estero
	(2) Legge n. 46/1982 Interventi per i settori dell'economia di rilevanza nazionale. (FIT)	Ministero dello sviluppo economico	Sostegno agli investimenti per la ricerca industriale e per lo sviluppo pre-competitivo delle imprese, con particolare attenzione verso le PMI
	(3) Legge n. 46/82 (FIT NEGOZIALE)	Ministero dello sviluppo economico	Sostegno di programmi di prevalente sviluppo sperimentale di rilevanti dimensioni e in grado di accrescere lo sviluppo tecnologico del Paese – FIT Negoziale – disciplinati con decreti ministeriali del 5 febbraio e del 14 dicembre 2009
Altro	(4) Legge n. 488/1992 modificata ai sensi dell'art. 8 del D.L. n. 35/05, convertito in legge n. 80/05	Ministero dello sviluppo economico	Sostegno agli investimenti per il potenziamento e lo sviluppo nei settori dell'industria, del turismo, commercio e artigianato
	(5) Legge n. 46/82 (FIT) 1982 Interventi per i settori dell'economia di rilevanza nazionale.	Ministero dello sviluppo economico e Dipartimento per le riforme e innovazioni nella P.A.	Sostegno agli investimenti per l'innovazione di processo e di prodotto tramite tecnologie digitali
	(6) Infrastrutture strategiche della legge obiettivo	Ministero delle infrastrutture	Realizzazione di progetti di investimenti relativi a infrastrutture strategiche
	(7) Contratti di filiera agroalimentare - distretto – programma settore agricolo, operazioni di riordino fondiario	Ministero delle politiche agricole alimentari e forestali	Sostegno agli investimenti per il potenziamento e lo sviluppo delle filiere agricole e agroalimentari
	(9) Legge n. 46/82 Interventi per i settori dell'economia di rilevanza nazionale.	Ministero dello sviluppo economico Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare	Sostegno di investimenti per l'attuazione di un programma di interventi caratterizzati da specifici obiettivi di tutela ambientale

11A11042

DELIBERAZIONE 23 marzo 2011.

Programma Nazionale Ricerca 2011-2013. (Deliberazione n. 2/2011).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

VISTO il decreto legislativo 5 giugno 1998, n. 204, recante disposizioni per il coordinamento, la programmazione e la valutazione della politica nazionale relativa alla ricerca scientifica e tecnologica;

VISTI, in particolare, gli artt. 1 e 2 del decreto legislativo n. 204/98 che prevedono fra l'altro:

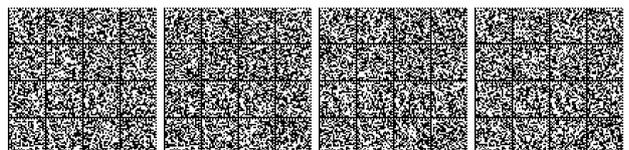
- che il Governo determini gli indirizzi e le priorità strategiche per gli interventi a favore della ricerca, definendo il quadro delle risorse finanziarie da attivare;
- che questo Comitato approvi il Programma nazionale per la ricerca (PNR) e i suoi aggiornamenti e ne valuti periodicamente l'attuazione;

VISTA la nuova strategia Europa 2020 (EU 2020), adottata dal Consiglio dei Capi di Stato e di Governo dell'UE del 17 giugno 2010, che individua tre priorità strategiche "crescita intelligente", "crescita sostenibile", "crescita inclusiva" e cinque obiettivi fondamentali, tra i quali l'obiettivo del miglioramento delle condizioni per la ricerca e lo sviluppo in Europa, quantificando nel 3% del PIL la spesa per investimenti pubblici e privati nella ricerca da raggiungere entro il 2020 e che gli Stati membri sono invitati a tradurre in obiettivi nazionali in funzione delle rispettive posizioni di partenza;

VISTA la decisione di finanza pubblica per gli anni 2011-2013 che, nello spirito della suddetta strategia europea, fa rinvio al "Programma nazionale di riforma", quale strumento di coordinamento strategico-programmatico delle politiche di sviluppo;

VISTO il Programma nazionale di riforma 2011, approvato in via preliminare dal Consiglio dei Ministri il 5 novembre 2010, che, nel farsi carico della complessiva attuazione della citata strategia di Europa 2020, fissa l'obiettivo minimo di spesa complessiva per la ricerca, pubblica e privata, nell'1,53% del PIL al 2020, tenuto conto che il nostro Paese presenta attualmente livelli di investimenti in ricerca pari all'1,1 % circa del PIL e considerati altresì i complessivi vincoli di finanza pubblica e gli impegni assunti dal Paese in sede europea;

TENUTO CONTO di quanto previsto, in materia di sostegno alla ricerca, dal Programma operativo nazionale (PON) "Ricerca e competitività" 2007-2013 per le regioni italiane dell'obiettivo convergenza, predisposto dal Ministero dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica in attuazione del Quadro di riferimento strategico nazionale (QSN) 2007/2013 e del suo complessivo stato di attuazione;

TENUTO CONTO delle indicazioni del VII Programma quadro dell'Unione europea per la ricerca e lo sviluppo tecnologico;

VISTA la proposta n. 11548/GM del 22 novembre 2010 con la quale il Ministro dell'istruzione, università e ricerca sottopone all'approvazione di questo Comitato, ai sensi dell'articolo 2 del citato decreto legislativo n. 204/1998, il Programma nazionale per la ricerca 2011-2013 ;

VISTA la odierna nota del Ministero dell'istruzione, università e ricerca n. 456, con la quale viene trasmessa un stesura aggiornata del citato Programma che tiene conto degli approfondimenti istruttori svolti con la Presidenza del Consiglio dei Ministri, Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica (DIPE);

CONSIDERATO che nel PNR sottoposto all'esame di questo Comitato viene evidenziato che l'Italia presenta, in materia di ricerca, numerose criticità quali: scarsa capacità a produrre e diffondere conoscenze e a generare valore da esse; sottodimensionamento della dotazione di capitale umano; scarsa attitudine del sistema pubblico di ricerca nell'applicazione dei risultati e alla collaborazione con le imprese; insufficiente penetrazione della banda larga ICT; carenza nella capacità di integrare ricerca pubblica e privata; elevato sottodimensionamento dell'investimento privato in ricerca rispetto agli altri paesi industrializzati, collegato anche alle difficoltà del tessuto delle PMI ad accedere alla ricerca e al trasferimento tecnologico; concentrazione della quasi totalità delle imprese di ricerca nelle regioni centro-settentrionali; mancanza di allineamento della valutazione della ricerca con la metodologia diffusa a livello internazionale;

VISTI i seguenti obiettivi strategici previsti nel menzionato Programma:

- crescita della competitività del Paese in aree tecnologiche prioritarie;
- miglioramento della qualità e raggiungimento della massa critica nella ricerca pubblica e privata;
- consolidamento e crescita degli investimenti in ricerca, sviluppo e innovazione;
- valorizzazione del capitale umano;
- rafforzamento della collaborazione tra ricerca pubblica e imprese e promozione del trasferimento dei risultati della ricerca al settore produttivo (technology transfer);
- sostegno all'internazionalizzazione delle imprese che fanno innovazione e alla nascita e sviluppo di nuove imprese high tech;
- realizzazione e partecipazione alle infrastrutture di ricerca europea anche a supporto alle tematiche definite dalle JPI (Joint Programming Iniziative);

CONSIDERATO che tali obiettivi sono declinati nelle seguenti diciotto azioni di ricerca: azione 1. Sostenere la creatività e l'eccellenza in tutti i campi del sapere; azione 2. Ricerca di base orientata alle tecnologie abilitanti; azione 3. Ricerca per lo sviluppo di settori industriali innovativi; azione 4. Progetti integrati di ricerca a sostegno dell'industria; azione 5. Sostegno alla creazione di nuove imprese ad alto contenuto tecnologico; azione 6. Sostegno alle piattaforme tecnologiche nazionali; azione 7. Distretti ad alta tecnologia azione; azione 8. Poli di eccellenza nazionale;

azione 9. Interventi finalizzati all'attrazione e qualificazione di giovani nel settore della ricerca scientifica e tecnologica; azione 10. Scuole internazionali di dottorato; azione 11. Riorientamento e recupero; azione12. Sostegno ai post-dottorati; azione 13. Infrastrutture; azione 14. PON per il Mezzogiorno; azione 15. Estensione dei progetti PON al Nord; azione 16. Migliorare il Sistema della Ricerca Italiana attraverso l'internazionalizzazione; azione 17. Università; azione 18. Enti di ricerca;

CONSIDERATO altresì che nell'ambito di tali azioni sono proposti quattordici "Progetti bandiera" da realizzarsi da parte degli Enti di ricerca pubblici finanziati prevalentemente dal Fondo ordinario degli enti e istituzioni di ricerca (FOE) per un importo complessivo di 1.772 milioni, dei quali 252 milioni a valere sull'annualità 2010, 925 milioni a valere sulle annualità 2011-2013 e 595 milioni a valere sulle annualità successive al 2013;

TENUTO CONTO dell'articolazione complessiva del quadro finanziario del Programma per il periodo 2011-2013;

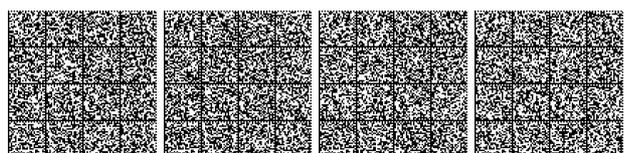
TENUTO CONTO delle osservazioni formulate dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri, DIPE, di cui all'odierno Appunto generale di seduta n. 1200-P;

CONSIDERATO che la metodologia di elaborazione del Piano ha previsto il coinvolgimento delle Regioni attraverso una presenza nel gruppo permanente di consultazione;

RITENUTO che, anche alla luce della riforma del titolo V della Costituzione, debba essere individuata, con riferimento ai successivi aggiornamenti, una procedura formale di condivisione del Programma con le Regioni;

RITENUTO che la "Segreteria tecnica di governance", prevista nel Programma come struttura di raccordo e coordinamento della ricerca italiana, debba essere costituita come struttura interna al Ministero, secondo le proprie procedure amministrative e organizzative e ritenuto altresì che, al riguardo, l'interlocutore istituzionale della Presidenza del Consiglio dei Ministri e degli altri Dicasteri debba essere esclusivamente il Ministero dell'istruzione, università e ricerca;

RITENUTO che, sulla base dell'esigenza sottolineata nel Programma di porre in essere un sistema di verifiche sull'attuazione dello stesso PNR basato sull'individuazione di indicatori, l'insieme di detti indicatori (di avanzamento, di realizzazione, di impatto), debba essere elaborato ex ante e indicato in sede di aggiornamento del Programma, ovvero nella prima relazione annuale sull'avanzamento che sarà inviata a questo Comitato;

RITENUTO che il PNR in sede di aggiornamento, ovvero nell'ambito della prima relazione annuale, debba tenere conto del Piano nazionale per il Sud approvato dal Consiglio dei Ministri il 26 novembre 2010 e del Programma nazionale di riforma 2011 nel testo che sarà definitivamente approvato dal medesimo Consiglio dei Ministri;

CONSIDERATO che negli aggiornamenti annuali del Programma dovranno essere indicate le eventuali ulteriori risorse rese disponibili dalle leggi di stabilità e dalla ricognizione in corso presso le altre Amministrazioni pubbliche competenti;

RITENUTO di dover procedere all'approvazione del Programma nazionale della ricerca 2011-2013;

SU PROPOSTA del Ministro dell'istruzione, università e ricerca;

D E L I B E R A

1. E' approvato, con le osservazioni formulate nell'odierno Appunto generale di seduta richiamate nelle premesse della presente delibera, il "Programma nazionale della ricerca 2011-2013" presentato dal Ministero dell'istruzione, università e ricerca e acquisito agli atti di questo Comitato.
2. Il quadro finanziario del Programma è il seguente:

(milioni di euro)

Fonte di finanziamento	Risorse
FOE (fondo ordinario per il finanziamento degli enti e istituzioni di ricerca)	806
FAR (Fondo per le Agevolazioni alla Ricerca)	2.029
FIRB (Fondo per gli Investimenti della Ricerca di Base)	92
FISR (Fondo integrativo Speciale per la Ricerca - Pr. Ignitor)	77
PRIN (Progetti di Ricerca di Interesse Nazionale)	268
PON Ricerca e Competitività, quota 2011-2013	2.817
Totale	**6.089**

3. Il Ministero dell'istruzione, università e ricerca riferirà annualmente a questo Comitato sullo stato di attuazione del Programma, anche con riferimento alle osservazioni richiamate in premessa.

Roma, 23 marzo 2011

Il Vice Presidente: Tremonti

Il segretario: Micciché

Registrato alla Corte dei conti il 3 agosto 2011
Ufficio controllo Ministeri economico-finanziari, registro n. 8 Economia e finanze, foglio n. 31

11A11043

Alfonso Andriani, *redattore*
Delia Chiara, *vice redattore*

(WI-GU-2011-SON-184) Roma, 2011 - Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato S.p.A. - S.

MODALITÀ PER LA VENDITA

La «Gazzetta Ufficiale» e tutte le altre pubblicazioni dell'Istituto sono in vendita al pubblico:

- **presso la Libreria dello Stato in Piazza Verdi, 1 - 00198 Roma - tel. 06-85082147 (aperta dal lunedì al venerdì dalle 9.00 alle 19.00 il sabato dalle 9.00 alle 13.00);**
- **presso le librerie concessionarie riportate nell'elenco consultabile per provincia sul sito www.gazzettaufficiale.it (box Librerie Concessionarie).**

L'Istituto conserva per la vendita le Gazzette degli ultimi 4 anni fino ad esaurimento. Le richieste per corrispondenza potranno essere inviate a:

Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato
Area Marketing e Vendite
Via Salaria, 1027
00138 Roma
fax: 06-8508-3466
e-mail: informazioni@gazzettaufficiale.it

avendo cura di specificare nell'ordine, oltre al fascicolo di GU richiesto, l'indirizzo di spedizione e di fatturazione (se diverso) ed indicando i dati fiscali (codice fiscale e partita IVA, se titolari) obbligatori secondo il DL 223/2007. L'importo della fornitura, maggiorato di un contributo per le spese di spedizione, sarà versato in contanti alla ricezione.

GAZZETTA UFFICIALE DELLA REPUBBLICA ITALIANA

CANONI DI ABBONAMENTO ANNO 2011 (salvo conguaglio)

GAZZETTA UFFICIALE - PARTE I (legislativa)

CANONE DI ABBONAMENTO

Tipo A	Abbonamento ai fascicoli della serie generale, inclusi tutti i supplementi ordinari:			
	*(di cui spese di spedizione € 257,04)**	- annuale	€	**438,00**
	*(di cui spese di spedizione € 128,52)**	- semestrale	€	**239,00**
Tipo A1	Abbonamento ai fascicoli della serie generale, inclusi i soli supplementi ordinari contenenti i provvedimenti legislativi:			
	*(di cui spese di spedizione € 132,57)**	- annuale	€	**309,00**
	*(di cui spese di spedizione € 66,28)**	- semestrale	€	**167,00**
Tipo B	Abbonamento ai fascicoli della serie speciale destinata agli atti dei giudizi davanti alla Corte Costituzionale:			
	*(di cui spese di spedizione € 19,29)**	- annuale	€	**68,00**
	*(di cui spese di spedizione € 9,64)**	- semestrale	€	**43,00**
Tipo C	Abbonamento ai fascicoli della serie speciale destinata agli atti della CE:			
	*(di cui spese di spedizione € 41,27)**	- annuale	€	**168,00**
	*(di cui spese di spedizione € 20,63)**	- semestrale	€	**91,00**
Tipo D	Abbonamento ai fascicoli della serie destinata alle leggi e regolamenti regionali:			
	*(di cui spese di spedizione € 15,31)**	- annuale	€	**65,00**
	*(di cui spese di spedizione € 7,65)**	- semestrale	€	**40,00**
Tipo E	Abbonamento ai fascicoli della serie speciale destinata ai concorsi indetti dallo Stato e dalle altre pubbliche amministrazioni:			
	*(di cui spese di spedizione € 50,02)**	- annuale	€	**167,00**
	(di cui spese di spedizione € 25,01)	- semestrale	€	**90,00**
Tipo F	Abbonamento ai fascicoli della serie generale, inclusi tutti i supplementi ordinari, e dai fascicoli delle quattro serie speciali:			
	(di cui spese di spedizione € 383,93)*	- annuale	€	**819,00**
	*(di cui spese di spedizione € 191,46)**	- semestrale	€	**431,00**
Tipo F1	Abbonamento ai fascicoli della serie generale inclusi i supplementi ordinari con i provvedimenti legislativi e ai fascicoli delle quattro serie speciali:			
	*(di cui spese di spedizione € 264,45)**	- annuale	€	**682,00**
	*(di cui spese di spedizione € 132,22)**	- semestrale	€	**357,00**

N.B.: L'abbonamento alla GURI tipo A, A1, F, F1 comprende gli indici mensili
Integrando con la somma di € **80,00** il versamento relativo al tipo di abbonamento alla ***Gazzetta Ufficiale*** - parte prima - prescelto, si riceverà anche l'**Indice Repertorio Annuale Cronologico per materie anno 2011.**

CONTO RIASSUNTIVO DEL TESORO

Abbonamento annuo (incluse spese di spedizione) € **56,00**

PREZZI DI VENDITA A FASCICOLI

(Oltre le spese di spedizione)

Prezzi di vendita:	serie generale	€	1,00
	serie speciali (escluso concorsi), ogni 16 pagine o frazione	€	1,00
	fascicolo serie speciale, *concorsi*, prezzo unico	€	1,50
	supplementi (ordinari e straordinari), ogni 16 pagine o frazione	€	1,00
	fascicolo Conto Riassuntivo del Tesoro, prezzo unico	€	6,00

I.V.A. 4% a carico dell'Editore

PARTE I - 5ª SERIE SPECIALE - CONTRATTI ED APPALTI

*(di cui spese di spedizione € 127,00)**	- annuale	€	**295,00**
*(di cui spese di spedizione € 73,20)**	- semestrale	€	**162,00**

GAZZETTA UFFICIALE - PARTE II

*(di cui spese di spedizione € 39,40)**	- annuale	€	**85,00**
*(di cui spese di spedizione € 20,60)**	- semestrale	€	**53,00**

Prezzo di vendita di un fascicolo, ogni 16 pagine o frazione (oltre le spese di spedizione) € 1,00
I.V.A. 20% inclusa

RACCOLTA UFFICIALE DEGLI ATTI NORMATIVI

Abbonamento annuo	€ **190,00**
Abbonamento annuo per regioni, province e comuni - SCONTO 5%	€ **180,50**
Volume separato (oltre le spese di spedizione)	€ 18,00

I.V.A. 4% a carico dell'Editore

Per l'estero i prezzi di vendita, in abbonamento ed a fascicoli separati, anche per le annate arretrate, compresi i fascicoli dei supplementi ordinari e straordinari, devono intendersi raddoppiati. Per il territorio nazionale i prezzi di vendita dei fascicoli separati, compresi i supplementi ordinari e straordinari, relativi ad anni precedenti, devono intendersi raddoppiati. Per intere annate è raddoppiato il prezzo dell'abbonamento in corso. Le spese di spedizione relative alle richieste di invio per corrispondenza di singoli fascicoli, vengono stabilite, di volta in volta, in base alle copie richieste.

N.B. - Gli abbonamenti annui decorrono dal 1° gennaio al 31 dicembre, i semestrali dal 1° gennaio al 30 giugno e dal 1° luglio al 31 dicembre.

RESTANO CONFERMATI GLI SCONTI IN USO APPLICATI AI SOLI COSTI DI ABBONAMENTO

ABBONAMENTI UFFICI STATALI

Resta confermata la riduzione del 52% applicata sul solo costo di abbonamento

* tariffe postali di cui al Decreto 13 novembre 2002 (G.U. n. 289/2002) e D.P.C.M. 27 novembre 2002 n. 294 (G.U. 1/2003) per soggetti iscritti al R.O.C.

€ 6,00